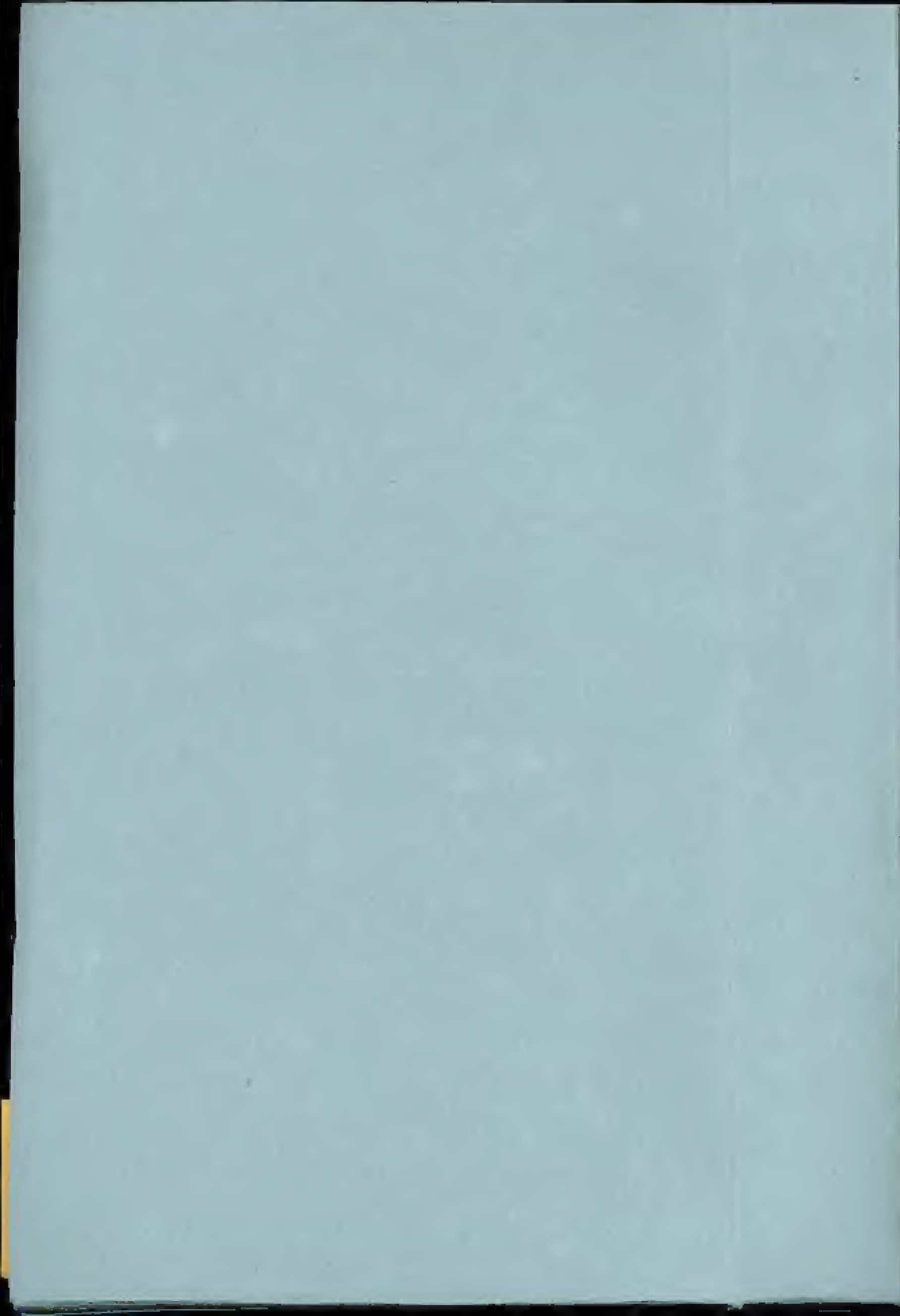


Expediente 0181



I N D I C E

ARCHIVO	N° INTER.	DOCUMENTO
4-A-1	0181	I=f. COMANDO DEL AREA NAVAL FLUVIAL



C. O. A. C.
EXT. : INT. NO. *φ181*

C. O. A. C.
ARCHIVO N.º *4-A-1*







a) Factores que afectan las posibles acciones del enemigo:

- 1) Exportaciones a países del area socialista
- 2) Buques de tercera bandera en puertos nacionales
- 3) Cercanías de la costa argentina
- 4) Profundidades que impidan su utilización por buques de más de 1.000 Tm. si no es por cables
- 5) Desconocimiento total de la zona de operaciones
- 6) Línea de abastecimiento demasiado extensa
- 7) Posibilidad de actuar en dos frentes completamente opuestos (Malvinas-Rio de la Plata)
- 8) Acciones bélicas dentro de aguas territoriales reconocidas internacionalmente
- 9) Posibilidad de acciones propias desde la costa uruguaya
- 10) Acciones que afecten intereses de otros países (URUGUAY, PARAGUAY, BOLIVIA)

b) Factores que afectan las posibles acciones propias:

- 1) Situación jurídico-legal con buques de tercera bandera
- 2) Desaceleración del ritmo de actividad pesquera.
- 3) Distancias desde bases propias
- 4) Disponibilidad de unidades aptas para cumplir la misión (navales y aéreas)

c) Características area de operaciones:

Ver Derrotero Argentino Parte I

d) Capacidades del enemigo:

1) Bloqueo de las rutas de acceso mediante:

1-a) Submarinos

- En inmersión hasta la línea de 100 mts. de profundidad.
- En superficie hasta la línea de 20 mts. de profundidad.

1-b) Navas

- Minado (puede ser hecho con embarcaciones civiles)
- Minado de buques mercantes en canal

1-c) Armados, embarcados en portacontenedores de gran

- bandera, civiles procedentes del URUGUAY o con aviones de gran radio de acción que se internen después en Brasil, Uruguay y/o Chile.

- Minado.



1-11 THE TOP OF CRUCIFIX.

- (

2) *Acinetos colateralis*

- 2.a.) Asignar a los grupos de comandos de tierra (grupos de comandos - aviación).
- 2.b.) Asignar a grupos de paracaidistas (Pto. de Plata, grupo de comandos - aviación).

၁၇၂၆ ခုနှစ်တွင် ရှေးဦးစွာ

- Cumple la finalidad de cerrar el acceso a Pto. por deter-
minado tiempo hasta que se desarrolle un canal de marino.
- No pueden los aliados necesitar y no tienen fuerzas mili-
tares del tamaño de otras armadas.
- Se produce un conflicto interno a él si no se demuestra la
ineficacia del uso de la fuerza.
- Se produce un conflicto interno a él si no se demuestra la
ineficacia del uso de la fuerza.
- Se produce un conflicto interno a él si no se demuestra la
ineficacia del uso de la fuerza.

2) Declinar o nome sufixado a regra de no ser o 2º dual
el fronte a. f. l. o.

7.14. Δ^1 and Δ^2 are also \mathbb{R} -accn.

- Imposibilidad de saber la existencia de la de la y su
origen.

de cualquier forma
- Los datos de la zona

3) Alrededor en cualquier forma de sus formas
- 1

- Imposibilidad de saber la exi
- tencia de la zona de fondo y
- o por esta la utilización de la zona en forma de zona.

de la zona sin que
- se produzca en la

4) Se debe a la zona del sistema.

- Que la zona del sistema es el sistema de la zona.
- Se debe a la zona del sistema de la zona y a la zona del sistema.

- Se debe a la zona del sistema y a la zona del sistema.
- Se debe a la zona del sistema y a la zona del sistema.



SECRET
- 1

1- AGREGADO N° 1

CARACTERISTICAS DE PINTADO DE LAS CHIMENEAS
DE LOS BUQUES DE BANDERA ARGENTINA, DE NAVE-
GACION DE ULTRAMAR Y DE CABOTAJE MARITIMO.

2- AGREGADO N° 2

CARACTERISTICAS DE UNIDADES NAVALES Y AEREAS
BRITANICAS.

3- AGREGADO N° 3

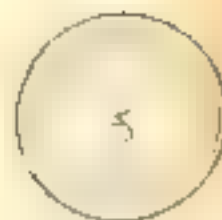
ELENCO DE BUQUES DE LA MARINA MERCANTE ARGEN-
TINA.

4- AGREGADO N° 4

DOCUMENTACION DE INTERES OBTENIDA A BORDO DE
LOS BUQUES MERCANTES INSPECCIONADOS.

5- AGREGADO N° 5

IDENTIFICACION DE BUQUES MERCANTES ARGENTINOS.



1. The first part of the paper is devoted to a discussion of the

2. The second part of the paper is devoted to a discussion of the

3. The third part of the paper is devoted to a discussion of the

4. The fourth part of the paper is devoted to a discussion of the

5. The fifth part of the paper is devoted to a discussion of the

H O R R A D O R

CHIMENAS DE LAS FUERTES DE LA BAHIA ARGENTINA, DE NAUFRAGIO DE ULTIMO MAR Y DE SACOTAJE.
LA PLATA

Los formatos de las chimeneas no son los reales, fueron dibujadas a los efectos de aplicar los logotipos, con sus colores habituales.

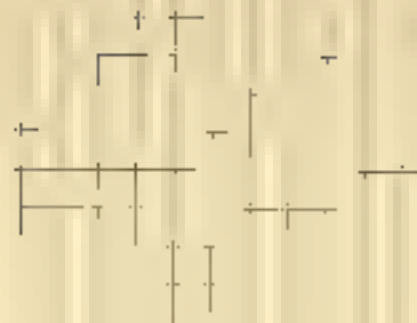
Información preparada por la Secretaría de Intereses Marítimos (S.I.M.), Dirección Nacional de Planeamiento de Intereses Marítimos.

Buenos Aires, 4 de mayo de 1982





Министерство Коммерции и Промышленности



COLOR NEGRO

COLOR ROJO E FLUOR

COLOR AMARILLO

COLOR AZUL

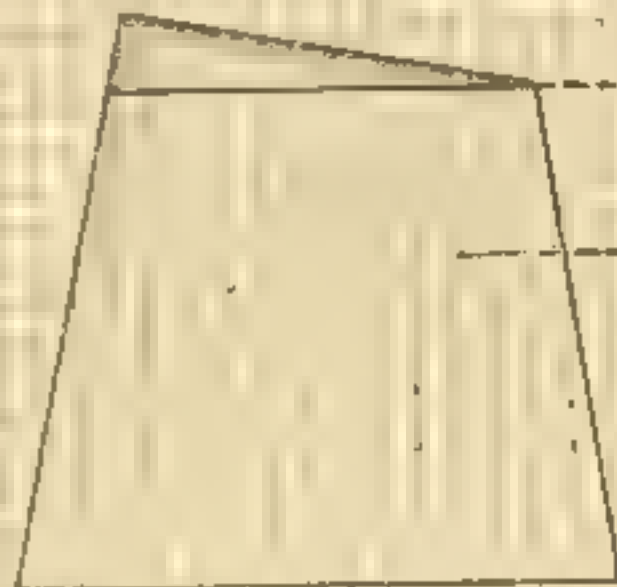
CONCRETO ARMADO

"C" (CONCRETO)

"R" (REBAR)

"A" (ACERO)

"F" (FLUOR)



COLOR NEGRO

GRIS A.B.A.

CLASIFICACION DE TRANSPORTES NAVALES

- BAFIA BUEN SUCCESO " (De Pasajeros)
- BAFIA BRAGLE " (Carguero)
- BAFIA SAN BLAS " (Carguero)
- CASO DE HORNOS " (Carguero)
- ISLA DE LOS ESTADOS " (Carguero)
- PUNTA DELGADA " (Petrolero)



SECCIONA DE LA ZONA: YACIMIENTOS CARBONIFEROS FIESTALES (Y.C.F.)

ELQUES: * S A N T A C R U Z * (Granadero)

* Y A H A M * (Carbonero)

* C E I B O * (Granadero)



----- COLOR NEGRO

----- COLOR AZUL CELESTE

----- COLOR NEGRO "M" BLANCO

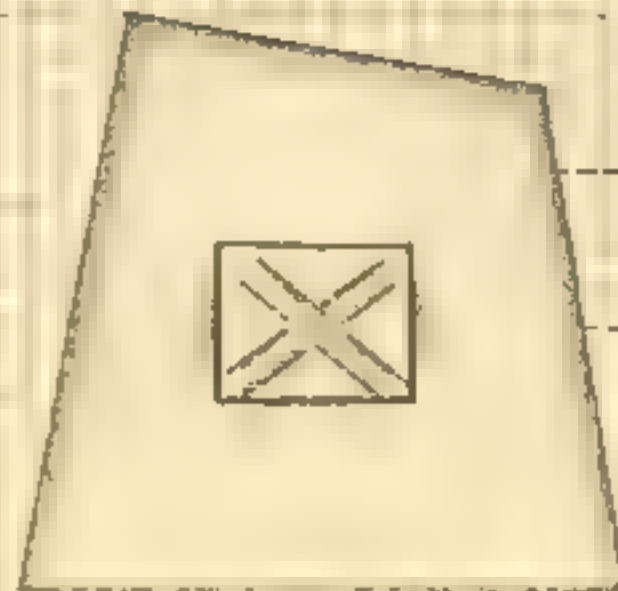
EMPRESA PROPIETARIA: MARIFRAN S.A.

BUQUES: "ANTARTICO" (Granadero)

"ASTRACETE II" (Granadero)

"JUMA" (Granadero)

"PEDRO S." (Granadero)



COLOR NEGRO

FONDO COLOR BLANCO

LO CRUZADO: NEGRO/ROJO/BLANCO/NEGRO
ROJO

ETIQUETA PROPIETARIA: TOBA S.A.

EMPAQUE: "TOBA PEGASO" (Petroliero)



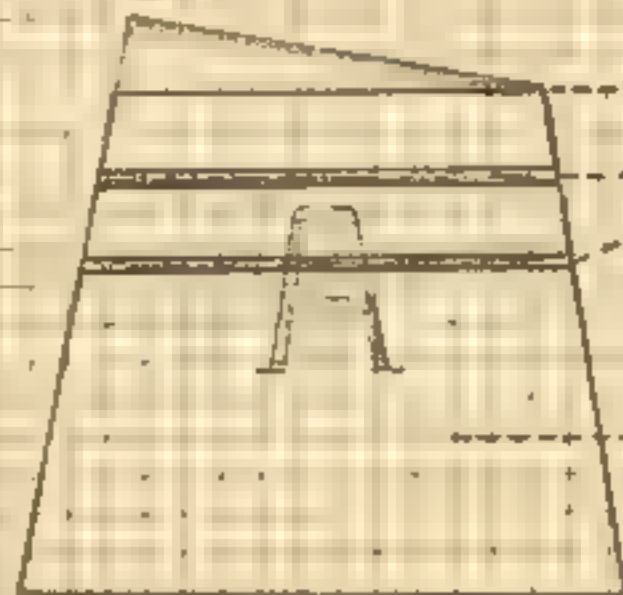
COLOR NEGRO

COLOR BIANCO

COLOR NEGRO

EMPRESA PROPRIETARIA: SUDATLANTICA S.A.

DISEÑO: " LUIS FERRO "



COLOR NEGRO

FRANJAS Y LETRA "A" AZUL CELESTE

FONDO COLOR BLANCO

EMPRESA PROPIETARIA: ARENAS S.A.

USO: "ARENAS" (Frigorífico)



COLOR NEGRO

COLOR AMARILLO OCRE

EMPRESA PROPIETARIA: FLOTA ARGENTINA MINERALERA S.A.

PUERTO: "PUERTO INDIOS" (Granelero)



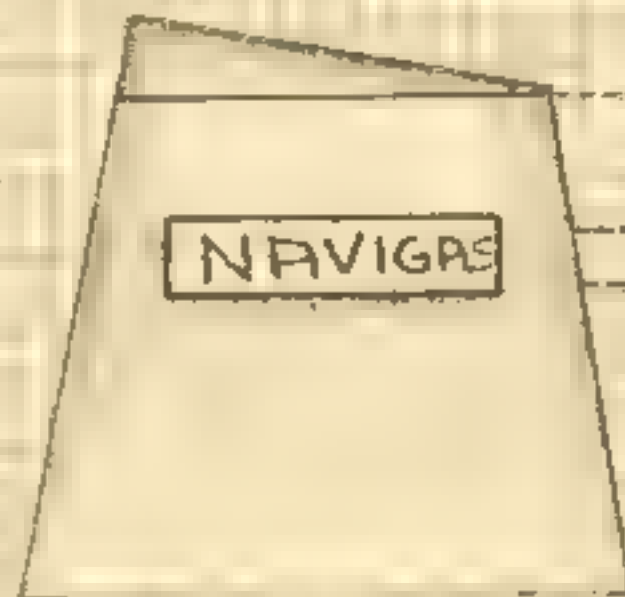
ETIQUETA COLOR NEGRO

COLOR BLANCO (FONDO)

COLOR NEGRO

EMPRESA PROPIETARIA: RIO LUJAN S.A.

BI. E: "RIO LUJAN" (Petrolero)



COLOR NEGRO

COLOR AZUL OSCURO

FONDO COLOR BLANCO

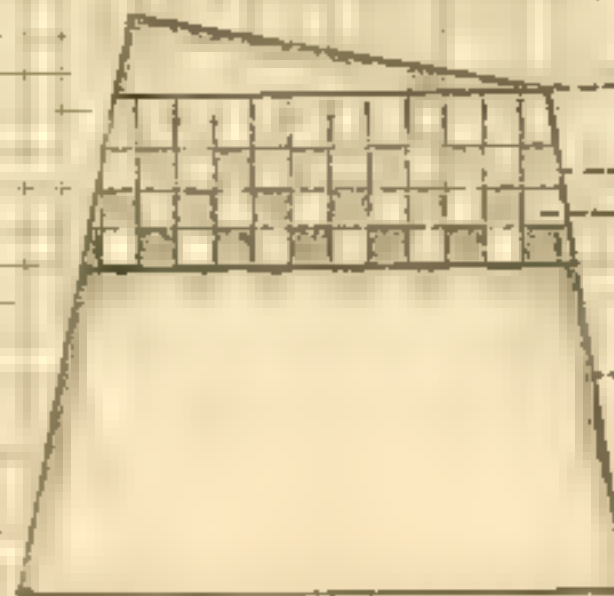
PALETA DE COLORES: NAVIGAS

REGISTRO: "LAVOISIER" (gasero).

"BERNARDO BOUSSAY" (Gasero)

"CARNOT" (Gasero)

"GAS PUEGUINO" (Gasero)



COLOR NEGRO

AZUL CELESTE

COLOR BLANCO

COLOR NEGRO

PAÑOLAN DE CANYA

FIGURA: "A C O R C A G U A" (Carguero)

2



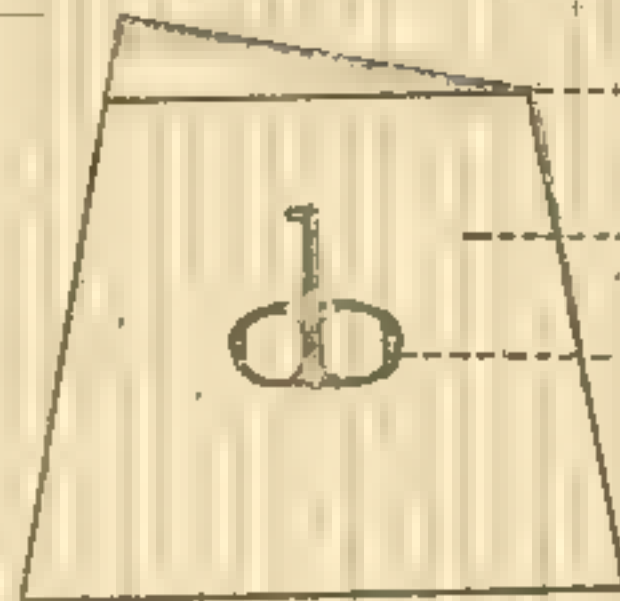
COLOR NEGRO

CIRCULO Y LETRAS EN NEGRO

COLOR BLANCO

EMPRESA REGISTRADA: NAVIERAS ARGENTINAS S.A.

SEÑAL: "CIUDAD DE BERISSO" (Granelero)



COLOR NEGRO

COLOR ALUMINIO

COLOR NEGRO (EMBLEMA)

EMPRESA PROPIETARIA: DEL B&B S.A.

BRANDS: "PATAGONIA ARGENTINA" (Carguero)

"SANTISIMA TRINIDAD" (Granelero)



BANDERA ARGENTINA

FONDO BLANCO

COLOR NEGRO

RAZON SOCIAL: ASTRA

DIRIGENTES: "ASTRA PEDERICO" (Granelero)

"ASTRA PATRICIA" (Granelero)



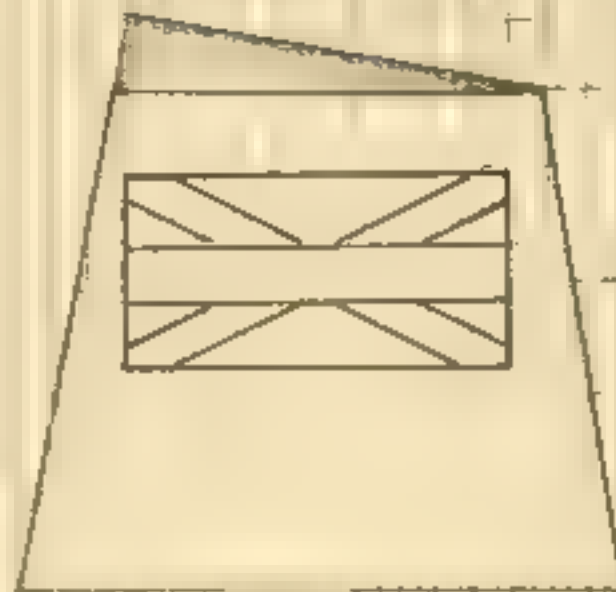
COLOR NEGRO

COLOR ALUMINIO

COLOR NEGRO

EMPRESA PROPIETARIA: ULTRACON S.A.

MODELO: "ZONDA 10" (Granelero)



COLOR NEGRO

LETRAS Y DIAGONALES EN NEGRO

ROJO BISMILLON

EMBAJADA DE LA NAVIERA

- BUQUES: "MAR DEL NORTE" (Carguero)
"MAR CASPIO" (Petrolero)
"MAR DEL SUR" (Petrolero)
"GRUPO CRUZ" (Granelero)
"RIO DULCE" (Carguero)



COLOR NEGRO

FONDO NARANJA OSCURO

LETRA "A" EN COLOR NEGRO

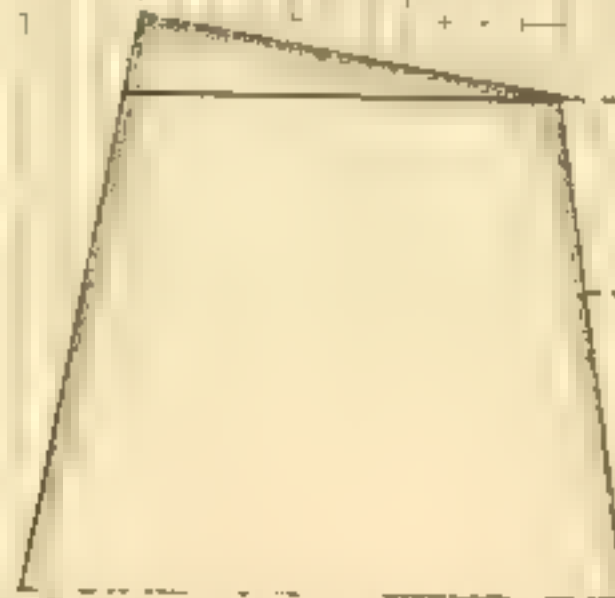
EMPRESA REGISTRADA: ASTRA S.A.

USOS: "ASTRAORUZ" (Petrolero)

"ASTRACHUBUT" (Petrolero)

"ASTRASOL" (Petrolero)

"ASTRAPATAGONIA" (Petrolero)



COLOR NEGRO

COLOR AZUL OSCURO

ENTRADA PROPIETARIA: MARCA

FIGURAS: * GLADIATOR * (Granelero)

* PABLO V. * (Granelero)

* CIUDAD DE ENSENADA * (Granelero)



COLOR NEGRO

FONDO COLOR BLANCO. OVALO
Y LETRAS COLOR ROJO.

COLOR NEGRO

ESQUEMA IDENTIFICATORIO E S S O

ESQUEMAS: "PETROLIO SANTA BLANCA II" (Petrolero)

"PETROLIO SANTA BLANCA II" (Petrolero)

"PETROLIO SANTA BLANCA II" (Petrolero)

"PETROLIO ROSARIO" (Petrolero)

"PETROLIO CORDOBA" (Petrolero)

"PETROLIO SANTA CRUZ" (Petrolero)



COLOR NEGRO

RUEDA Y LETRAS EN COLOR ROJO FUERTE

COLOR BLANCO

PARSA P. RITANA: PERREY LINEAS ARGENTINAS S.A.

BUENOS: "SIBONBY" (Porta-rodantes)

"CIUDAD DE PARANA" (Buque de pasajeros)

"DORLI" (Porta-rodantes), arrendado bandera de Liberia.

"CAPTAIN PADRON" Idem, idem.

"CIUDAD DE BUENOS AIRES" (Transbordador)

"NICOLAS MIHANOVICH" (Transbordador)



COLOR NEGRO

COLOR AMARILLO OCRE

EMPRESA PROPIETARIA: A. BOTTACCHI S.A.

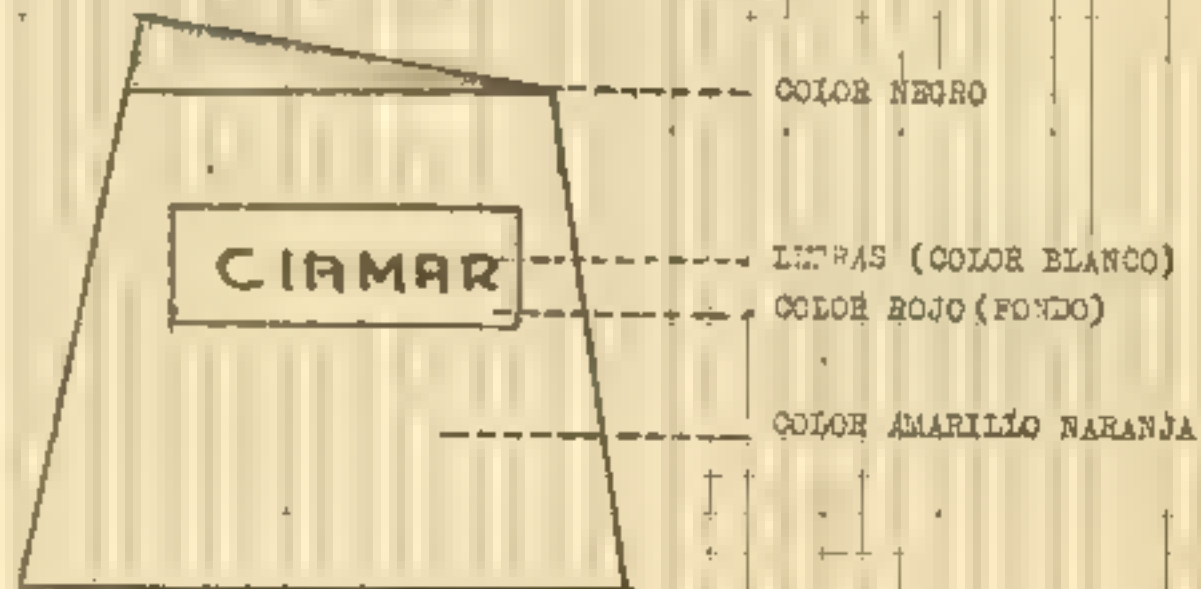
BUQUES: "CABO GUARDIAN" (Petrolero)

"CABO CORRIENTES I" (Petrolero)

"PUNTA MALVINAS" (Carguero)

"PUNTA BRAVA" (Carguero)

"PUNTA NORTE" (Carguero)



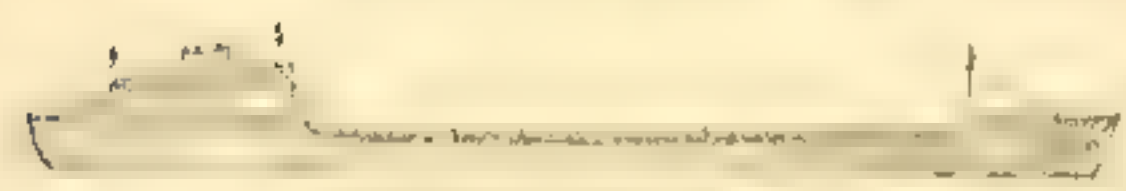
EMPRESA PROPIETARIA: CIAMAR

PILOTES: "ATLAS" (Petrolero)
 "MARBONITA" (Granulero)
 "MARLINDA" (Granulero)
 "MARBELLA" (Carguero)
 "PATRICIO MURPHY" (Carguero)
 "MARRIO" (Carguero)

- R2H 47-4022

FOLIO: S.I.B. - D.N. PL. I. K. (Epto. Informática)

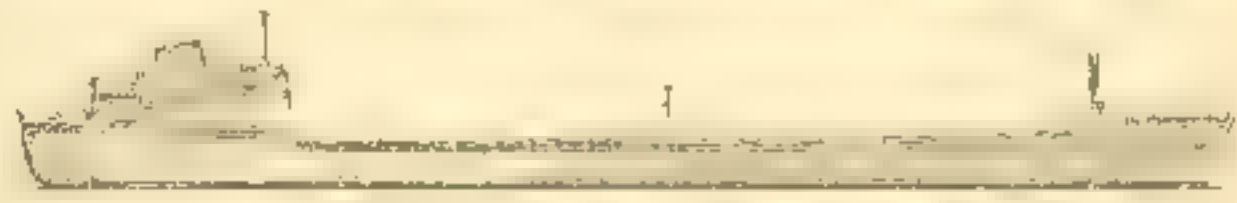
El presente informe tiene por objeto dar a conocer a los señores
A. N. de Planeamiento de Intereses Marítimos, el resultado de la
visita al puerto de la ciudad de La Habana, para dar a conocer
otras banderas.



10,000 ton. de porte bruto. Eslora total 170 m.



22,000 ton. de porte bruto. Eslora total 180 m.



27,500 ton. de porte bruto. Eslora total 190 m.



32,000 ton. de porte bruto. Eslora total 204 m.



38,600 ton. de porte bruto. Eslora total 210 m.

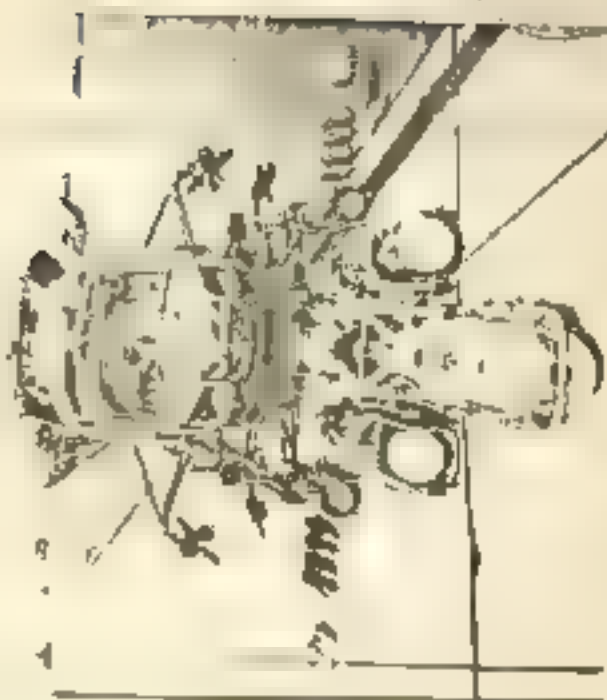


40,000 ton. de porte bruto. Eslora total 216 m.

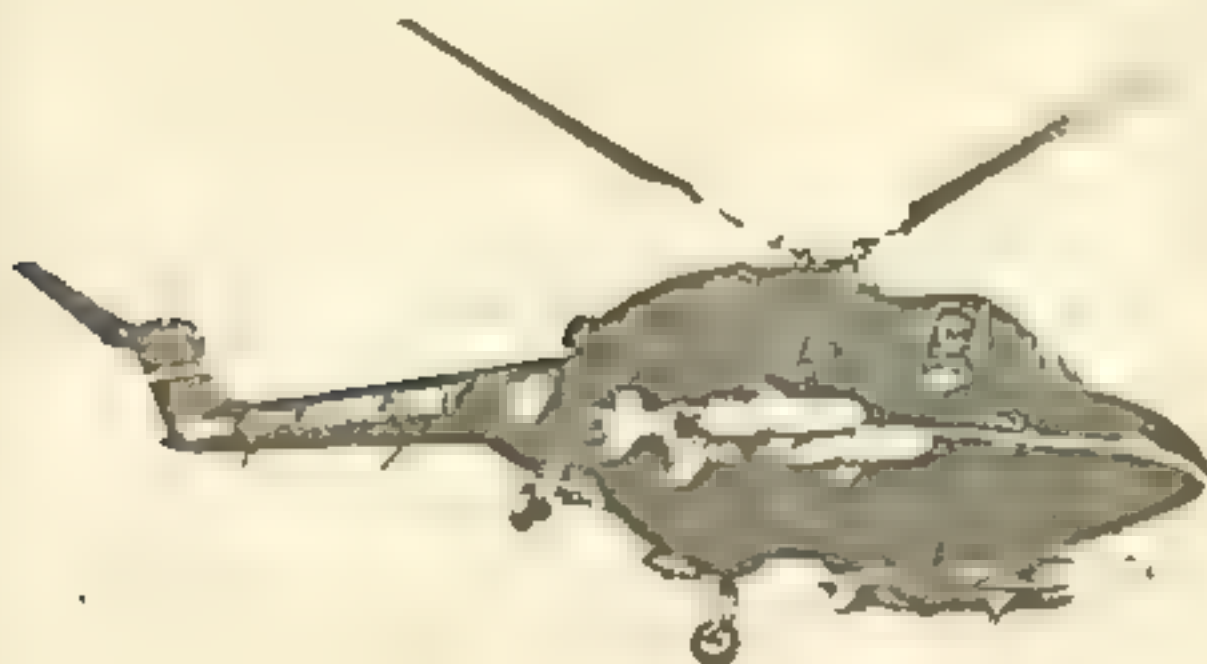
Información por la que la Secretaría de Intereses Marítimos (D. N. de Planeamiento de Intereses Marítimos).







WASP



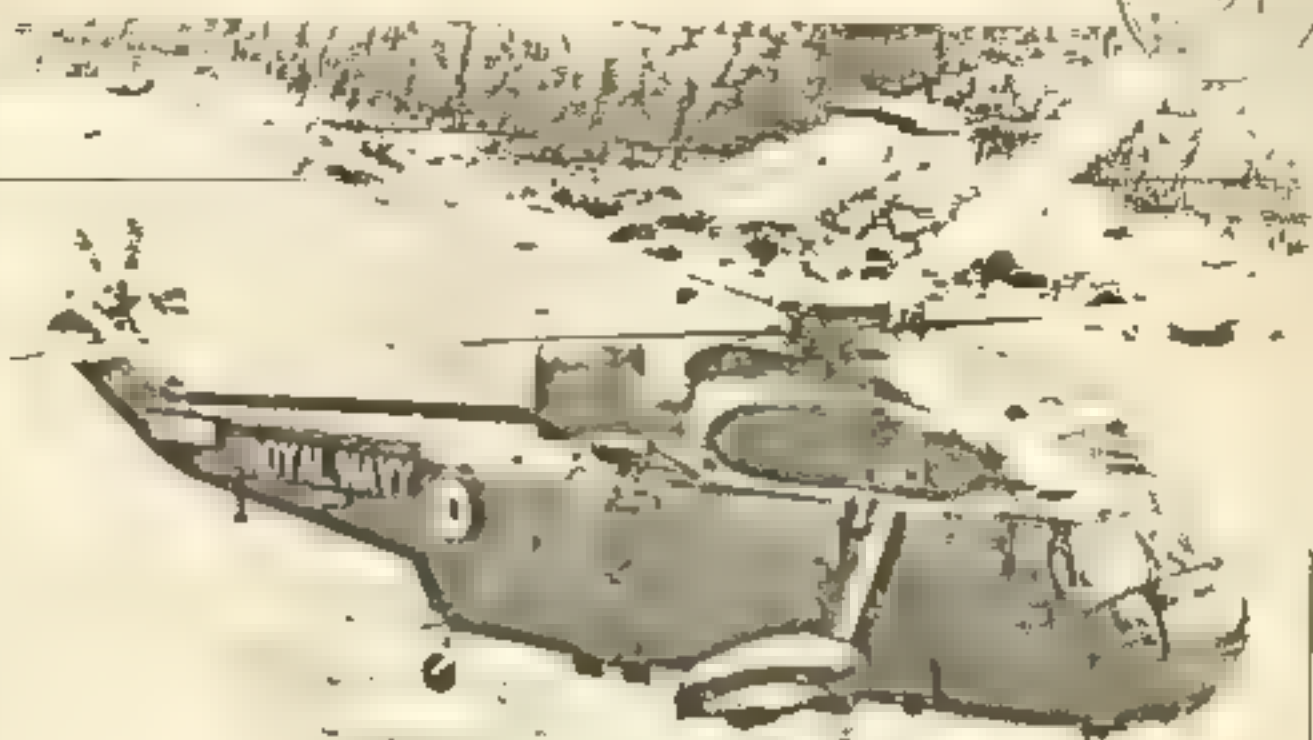
SEA LING



SEA KING



SEA HARRIER

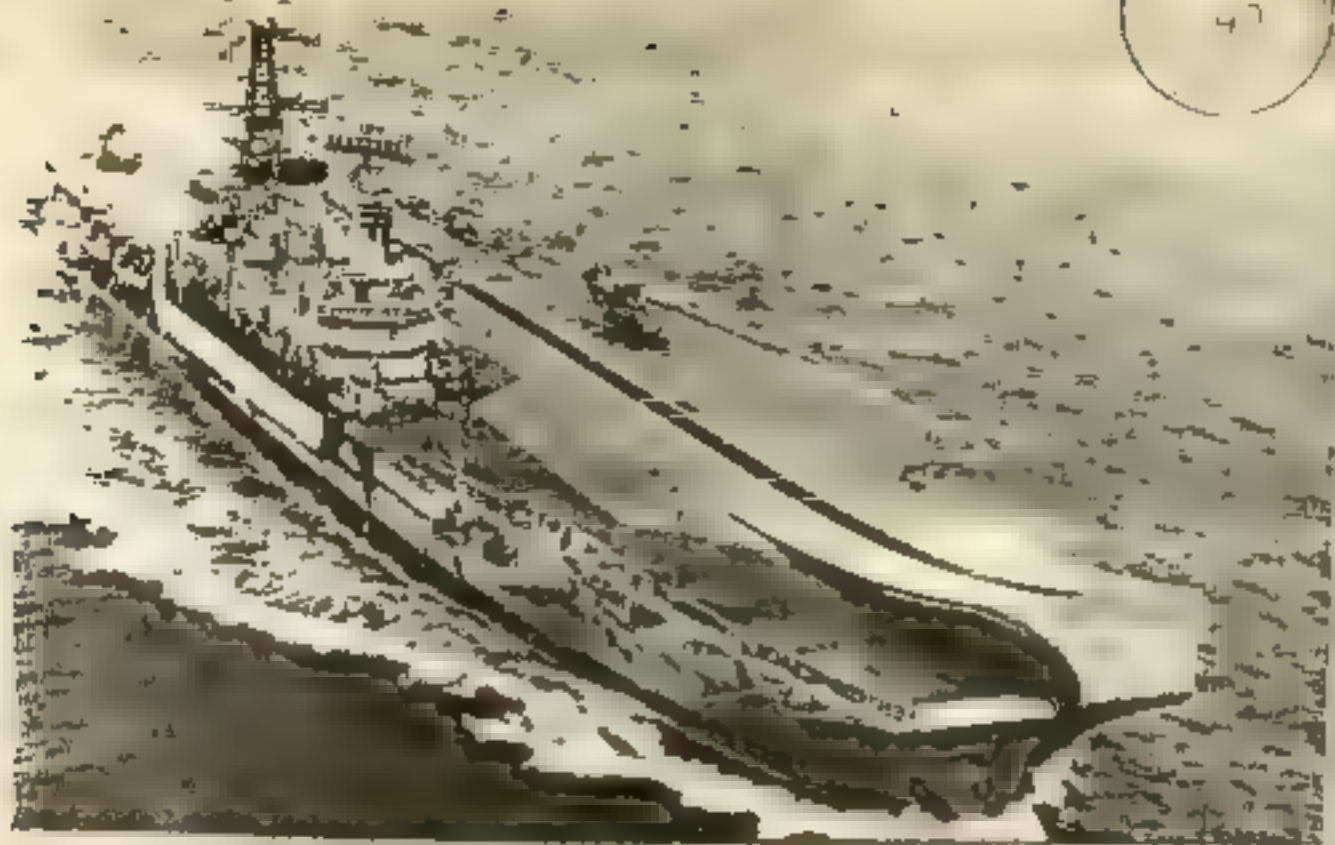


358 KING



358 WALKER

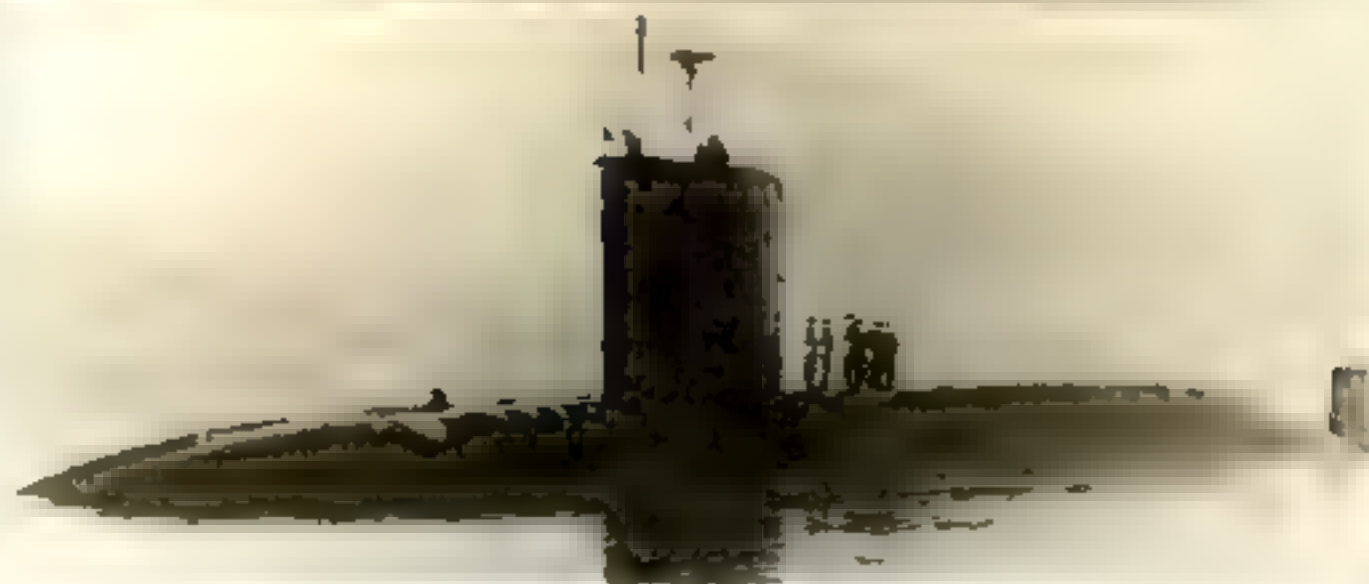
47 11



HERMES



INTREPID



SW PEEB



GLAMORGON

ANTRIM



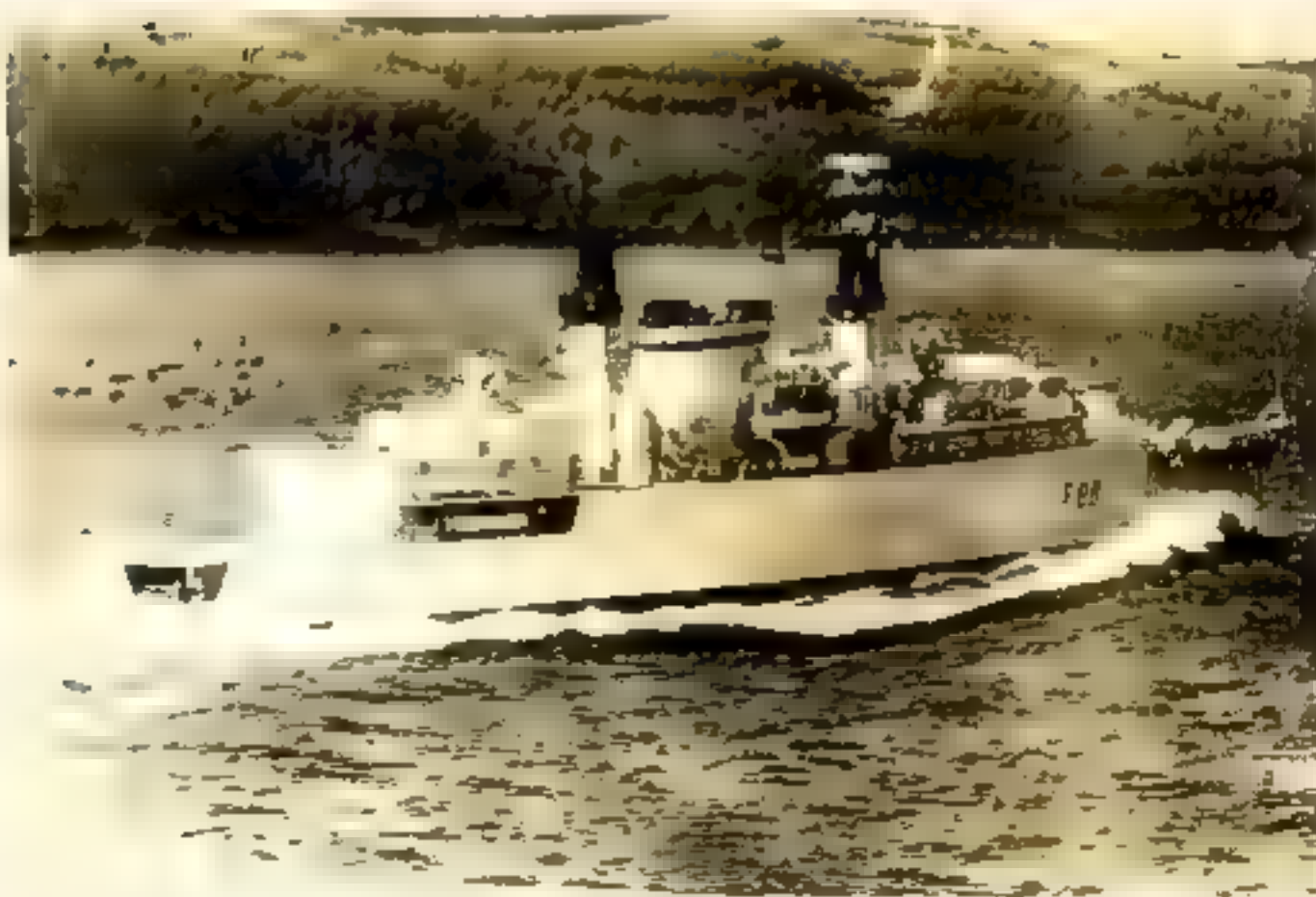


Below





BROODSWOOD



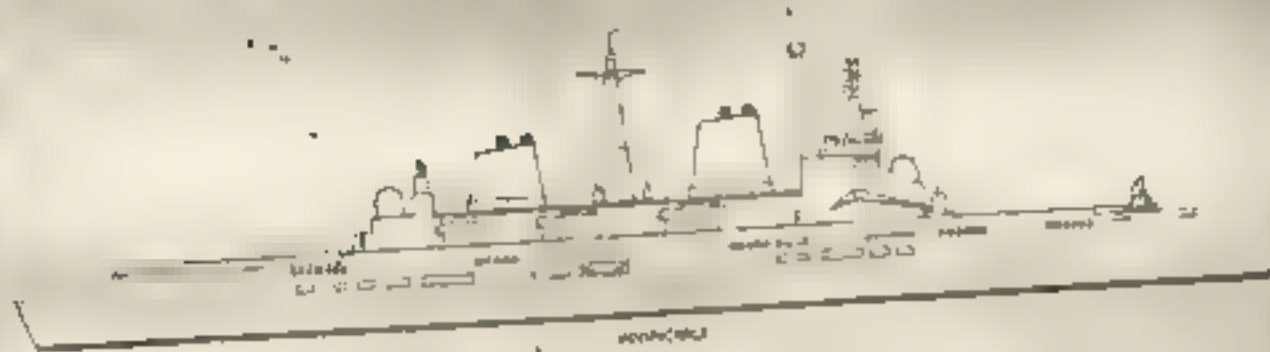
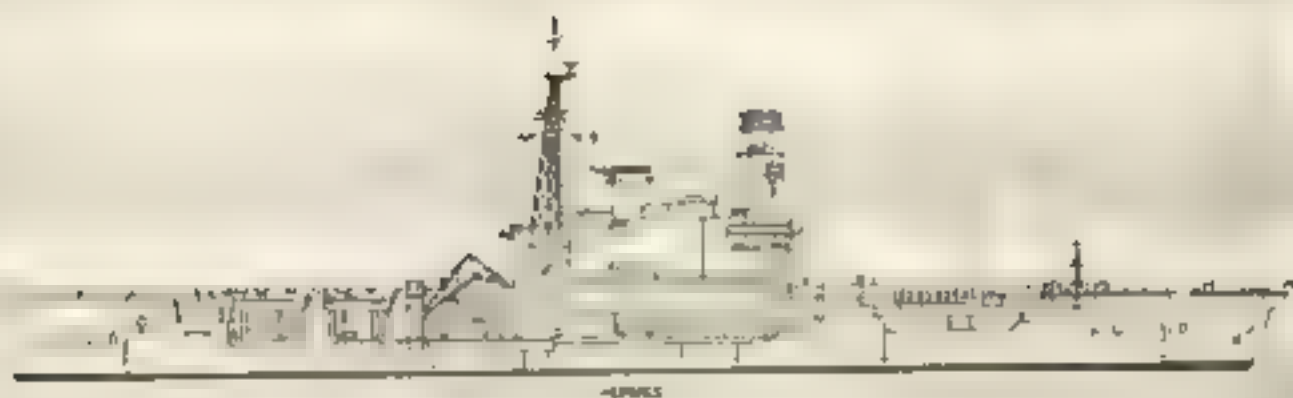


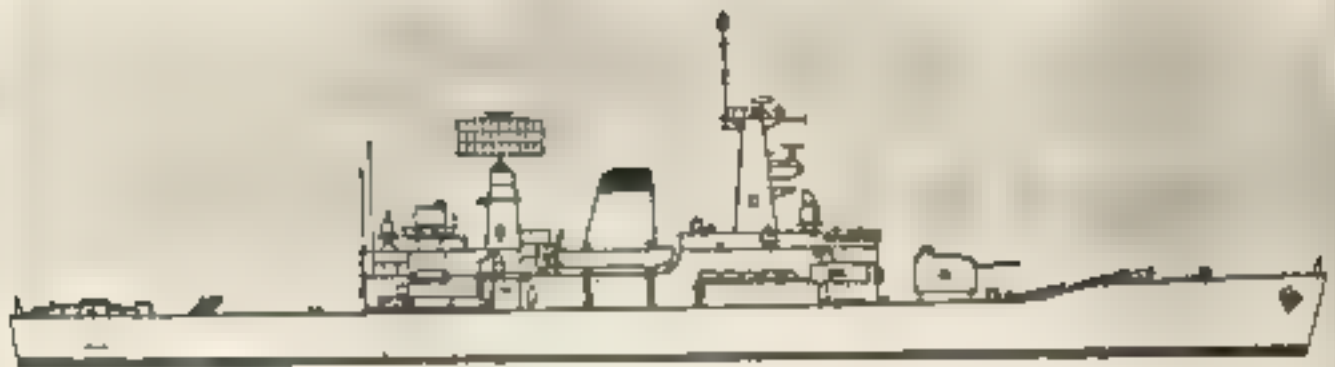
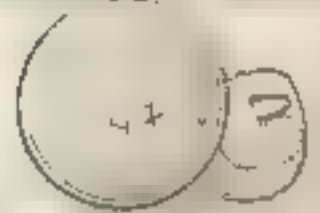
PLYMOUTH





2

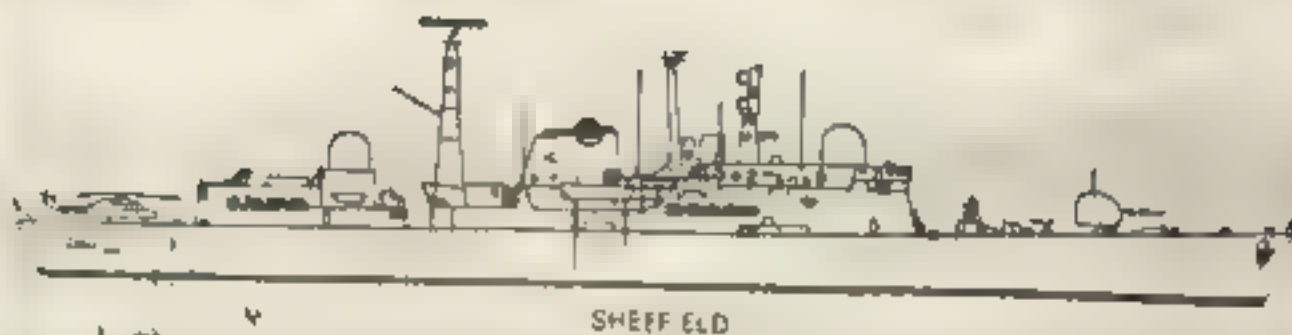




LEANDER ' Class (4.5")



ANTUM

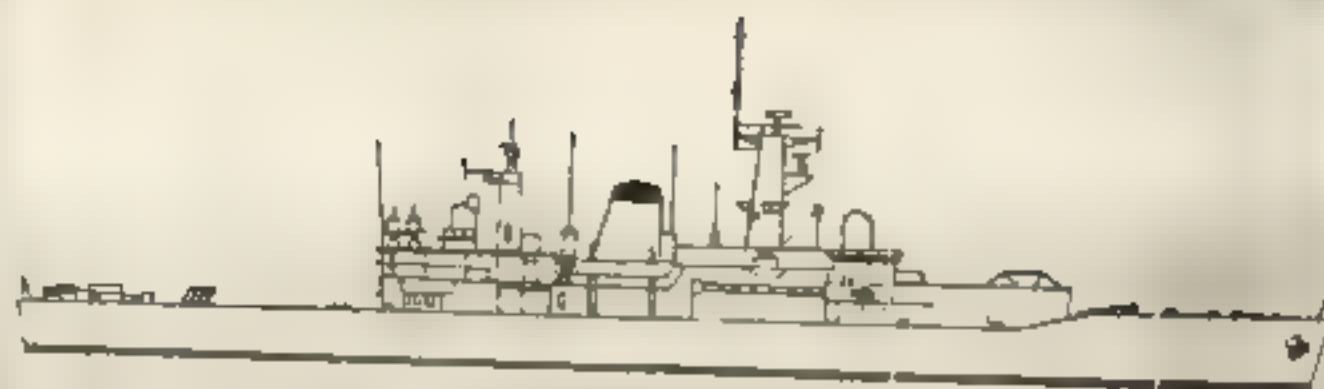




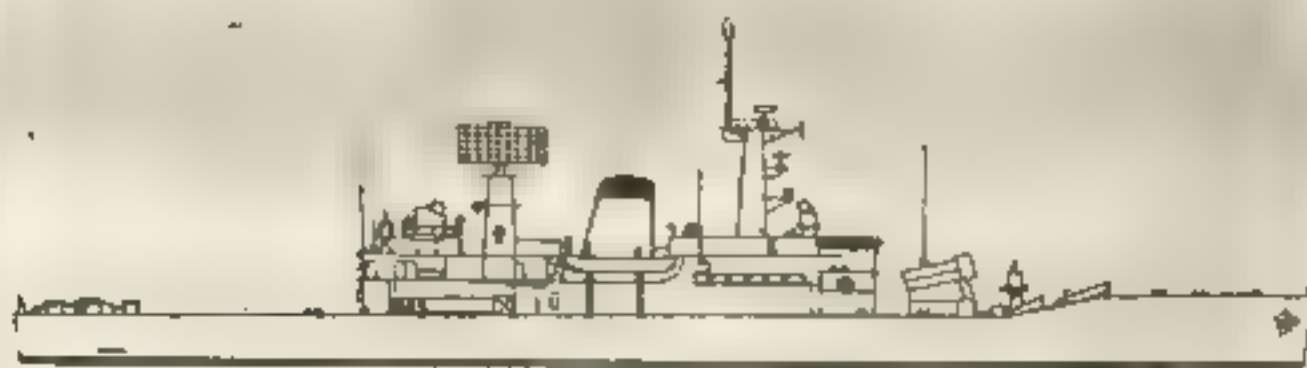
TYPE 22



"ROTHESA" C



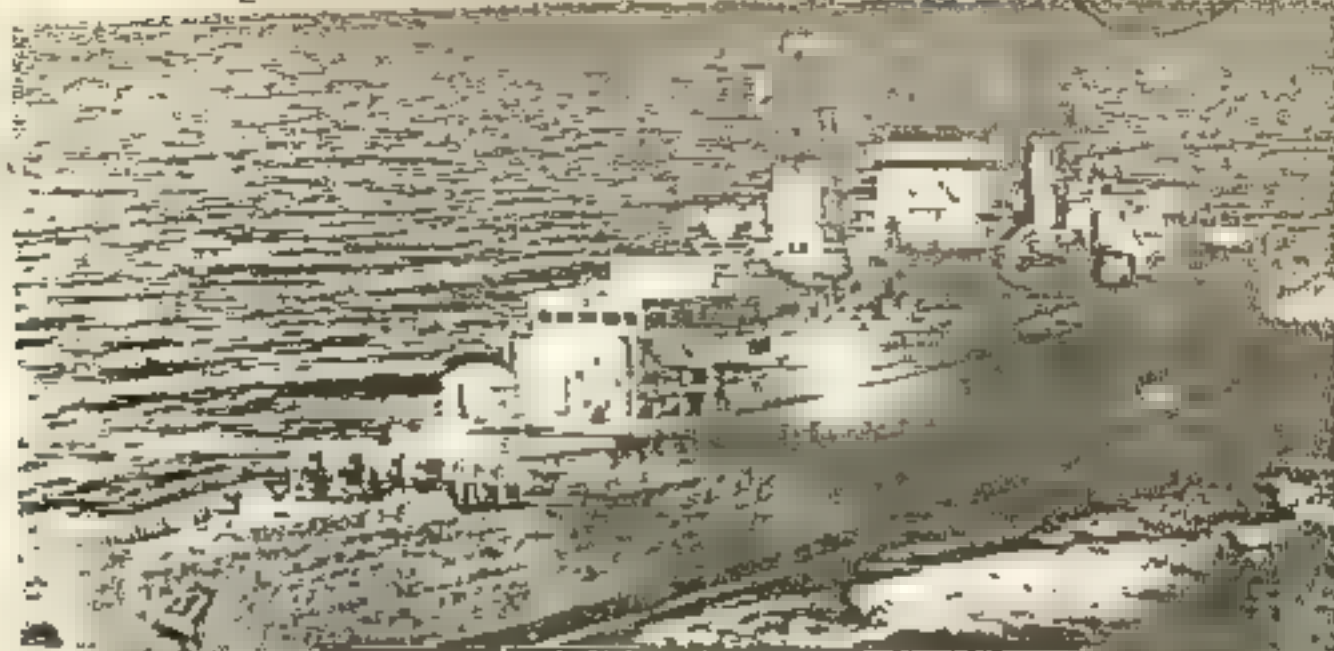
LEANDER Class (Kara).



"LEANDER" Class (Exocet)

BROADSWORD

517



BROADSWORD CLASS



1914 to 1915

CLAMORGAN



BIRMINGHAM



SUPERB CLASS

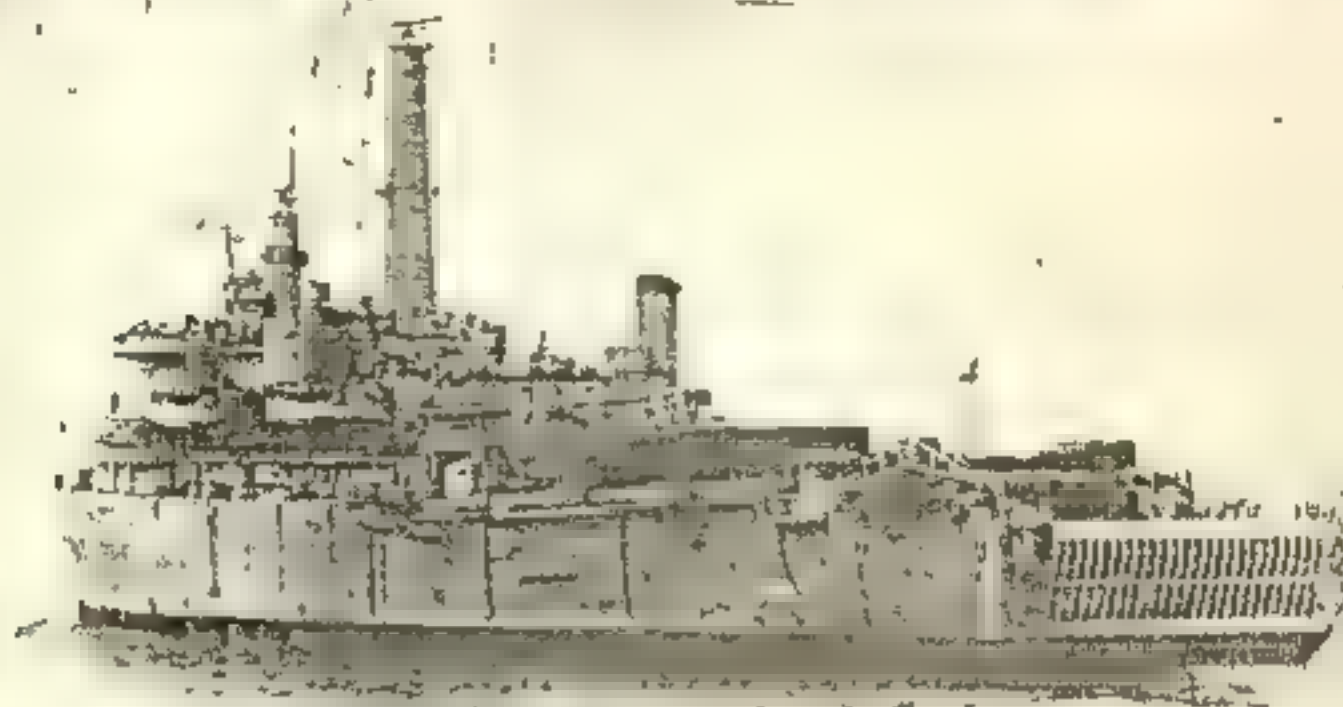


OBBERON CLASS

INTREPID



INTREPID



INTREPID

54. 20



PLUMLEAF



PLUMLEAF

Fleet Submarines

၁၄

3 NEW CONSTRUCTION TRAFALGAR CLASS

Notes:
① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

[illegible]

5 1 SWATH SURVEY CLASS

2007-08-01
 2007-08-01
 2007-08-01
 2007-08-01
 2007-08-01
 2007-08-01
 2007-08-01

[illegible][illegible]

Employee	Car	.	4.00
----------	-----	---	------

2000 21 5 1

[illegible]

5. 10 =

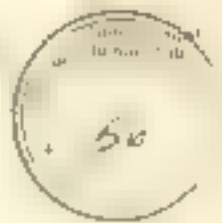


የ 1173 አዋጅ/አዋጅ ህግ ስር ነው ለሰነድ ስራ የሚያገለግል

AIRCRAFT CARRIERS

AL 2-1

AL 2-1



10/10/50

Classification: *[illegible]*
 Displacement: *[illegible]*
 Length: *[illegible]*
 Beam: *[illegible]*
 Draft: *[illegible]*
 Max. speed: *[illegible]*
 Range: *[illegible]*
 Complement: *[illegible]*

[illegible text block]

[illegible text block]

[illegible text block]

[illegible text block]

[illegible text block]

[illegible text block]

[illegible text block]

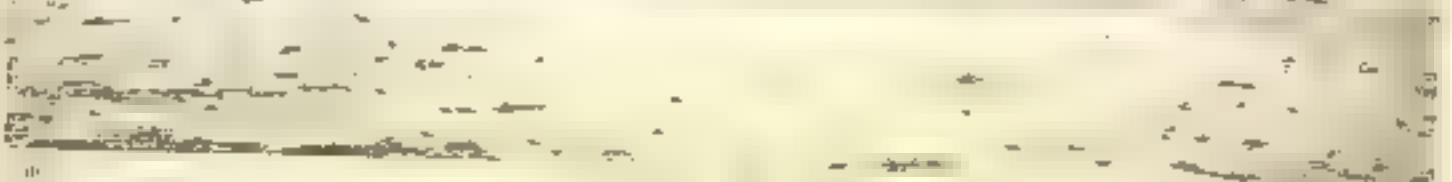
[illegible text block]

[illegible text block]

[illegible text block]



[illegible caption text]



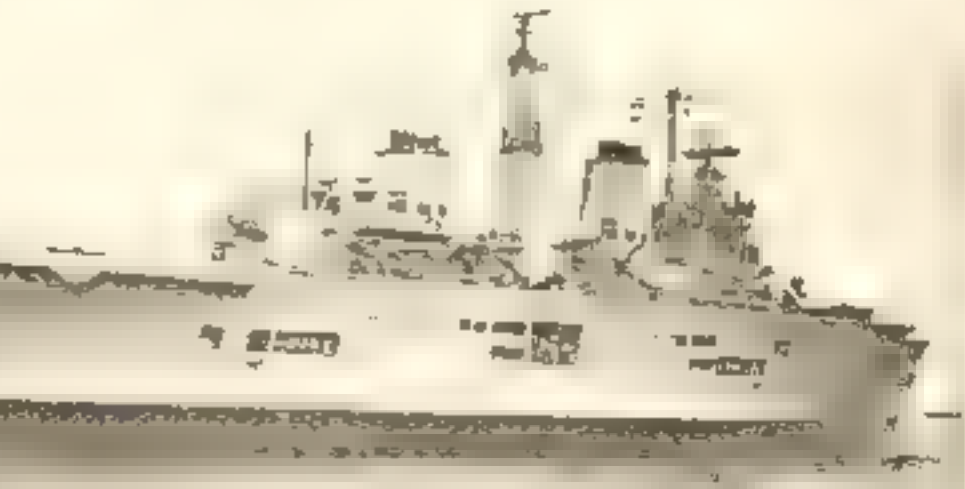
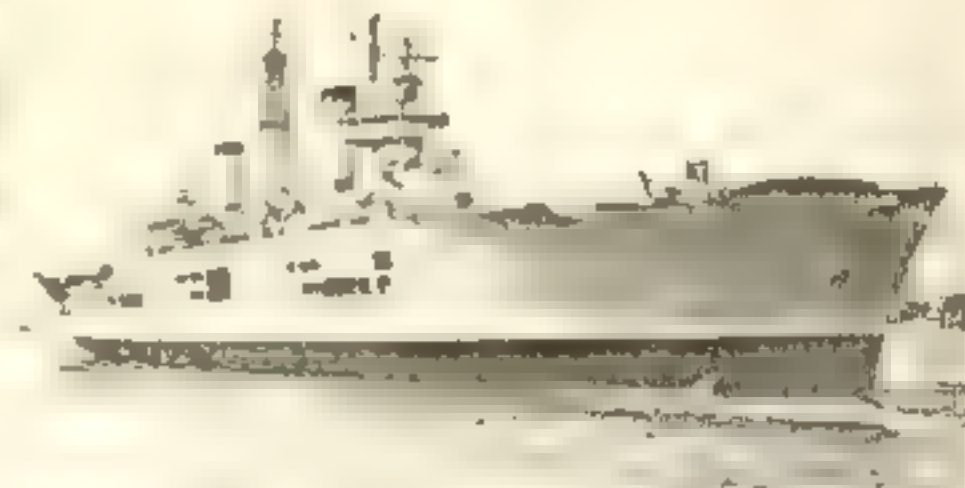
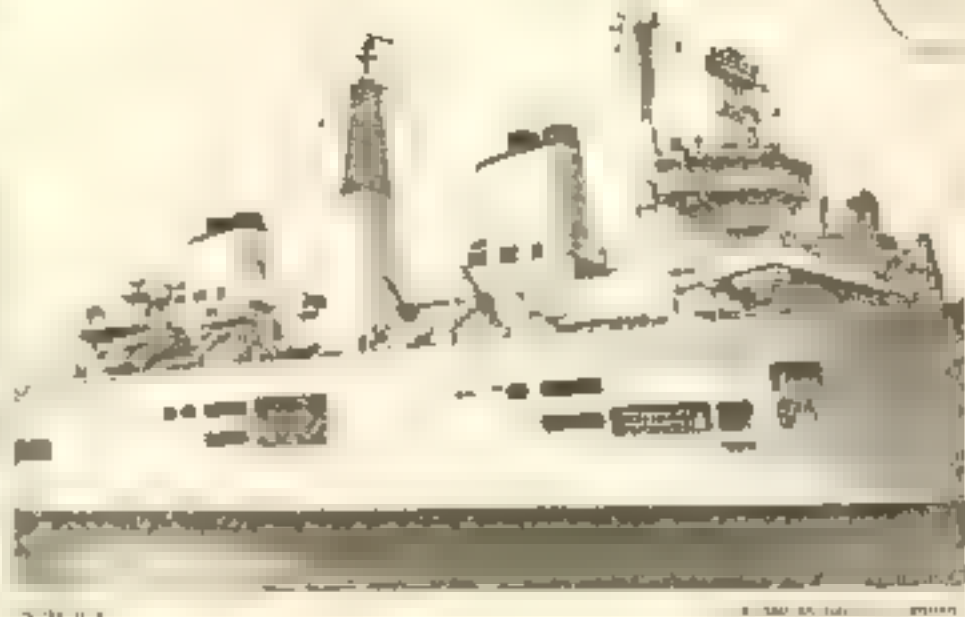
4444 NEWB LE

LIGHT AIRCRAFT CARRIERS

• 11% 1980
1980 1981
1981 1982
1982 1983

1934
1E

5



5 COUNTY CLASS

1. Name
2. Title
3. Address
4. City
5. State
6. Zip

Deployment Date: 10/10/00
Deployment Unit: 10/10/00

Deployment Location: 10/10/00
Deployment Status: 10/10/00

Deployment Details: 10/10/00
Deployment Notes: 10/10/00

Deployment Results: 10/10/00
Deployment Comments: 10/10/00

Deployment Summary: 10/10/00
Deployment Conclusion: 10/10/00

Deployment Status: 10/10/00
Deployment Date: 10/10/00

Deployment Location: 10/10/00
Deployment Status: 10/10/00

Deployment Details: 10/10/00
Deployment Notes: 10/10/00

Deployment Results: 10/10/00
Deployment Comments: 10/10/00

Deployment Summary: 10/10/00
Deployment Conclusion: 10/10/00

Deployment Status: 10/10/00
Deployment Date: 10/10/00

Deployment Location: 10/10/00
Deployment Status: 10/10/00

Deployment Details: 10/10/00
Deployment Notes: 10/10/00

Deployment Results: 10/10/00
Deployment Comments: 10/10/00

Deployment Summary: 10/10/00
Deployment Conclusion: 10/10/00

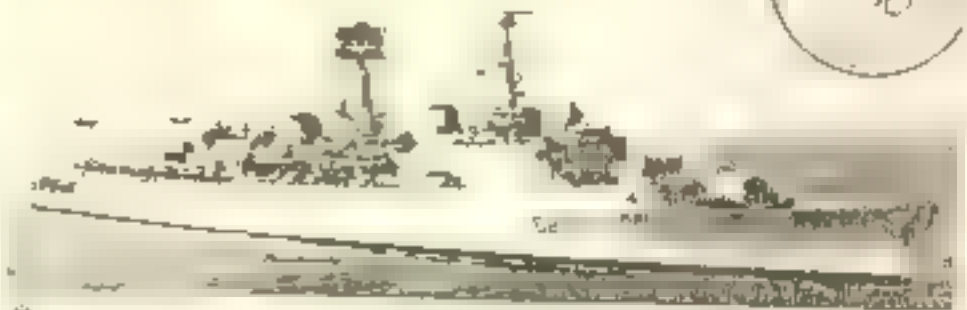
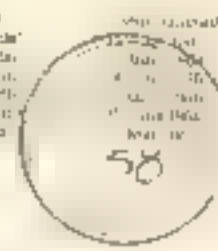
Deployment Status: 10/10/00
Deployment Date: 10/10/00

Deployment Location: 10/10/00
Deployment Status: 10/10/00

Deployment Details: 10/10/00
Deployment Notes: 10/10/00

Deployment Results: 10/10/00
Deployment Comments: 10/10/00

Unit	Count	Notes
1	10	10/10/00
2	10	10/10/00
3	10	10/10/00
4	10	10/10/00
5	10	10/10/00



10/10/00



10/10/00



10/10/00



10/10/00

SHUTTLE CLASS TYPE 42

[illegible][illegible][illegible]

2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2525 2526 2527 2528 2529 2530 2531 2532 2533 2534 2535 2536 2537 2538 2539 2540 2541 2542 2543 2544 2545 2546 2547 2548 2549 2550 2551 2552 2553 2554 2555 2556 2557 2558 2559 2560 2561 2562 2563 2564 2565 2566 2567 2568 2569 2570 2571 2572 2573 2574 2575 2576 2577 2578 2579 2580 2581 2582 2583 2584 2585 2586 2587 2588 2589 2590 2591 2592 2593 2594 2595 2596 2597 2598 2599 2600 2601 2602 2603 2604 2605 2606 2607 2608 2609 2610 2611 2612 2613 2614 2615 2616 2617 2618 2619 2620 2621 2622 2623 2624 2625 2626 2627 2628 2629 2630 2631 2632 2633 2634 2635 2636 2637 2638 2639 2640 2641 2642 2643 2644 2645 2646 2647 2648 2649 2650 2651 2652 2653 2654 2655 2656 2657 2658 2659 2660 2661 2662 2663 2664 2665 2666 2667 2668 2669 2670 2671 2672 2673 2674 2675 2676 2677 2678 2679 2680 2681 2682 2683 2684 2685 2686 2687 2688 2689 2690 2691 2692 2693 2694 2695 2696 2697 2698 2699 2700 2701 2702 2703 2704 2705 2706 2707 2708 2709 2710 2711 2712 2713 2714 2715 2716 2717 2718 2719 2720 2721 2722 2723 2724 2725 2726 2727 2728 2729 2730 2731 2732 2733 2734 2735 2736 2737 2738 2739 2740 2741 2742 2743 2744 2745 2746 2747 2748 2749 2750 2751 2752 2753 2754 2755 2756 2757 2758 2759 2760 2761 2762 2763 2764 2765 2766 2767 2768 2769 2770 2771 2772 2773 2774 2775 2776 2777 2778 2779 2780 2781 2782 2783 2784 2785 2786 2787 2788 2789 2790 2791 2792 2793 2794 2795 2796 2797 2798 2799 2800 2801 2802 2803 2804 2805 2806 2807 2808 2809 2810 2811 2812 2813 2814 2815 2816 2817 2818 2819 2820 2821 2822 2823 2824 2825 2826 2827 2828 2829 2830 2831 2832 2833 2834 2835 2836

$\frac{d}{dt} \left(\frac{\partial L}{\partial \dot{x}} \right) = \frac{\partial L}{\partial x}$

Name _____
 Address _____
 City _____ State _____ Zip _____
 Phone _____

[illegible][illegible][illegible]

Model	χ^2_{min}	χ^2_{red}	$\chi^2_{\text{min}}/\text{dof}$	$\chi^2_{\text{red}}/\text{dof}$	$\chi^2_{\text{min}}/\text{dof}$	$\chi^2_{\text{red}}/\text{dof}$	$\chi^2_{\text{min}}/\text{dof}$	$\chi^2_{\text{red}}/\text{dof}$
1	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
2	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
3	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
4	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
5	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
6	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
7	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
8	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
9	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
10	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
11	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
12	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
13	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
14	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
15	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
16	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
17	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
18	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
19	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
20	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
21	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
22	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
23	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
24	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
25	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
26	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
27	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
28	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
29	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
30	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
31	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
32	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
33	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
34	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
35	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
36	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
37	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
38	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
39	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
40	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
41	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
42	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0
43	10.0	1.0	10.0	1.0	10.0	1.0	10.	

【例題】 1. 1000 個の数字を 1 から 1000 まで書き並べたとき、数字 1 は何回出現するか。

[illegible]

Page 10



378 L. ANDO

FRIGATES

62

AMAZON
 DISPLACE
 LENGTH
 BREADTH
 DRAUGHT
 SPEED
 RANGE
 COMPLEMENT

4000
 120
 16
 12
 20
 4000

Displacement 4000 tons
 Length 120 m
 Breadth 16 m
 Draught 12 m
 Speed 20 knots
 Range 4000 miles

Armament 4 x 160 mm guns
 4 x 105 mm guns
 4 x 57 mm guns
 4 x 40 mm guns
 4 x 20 mm guns
 4 x 12.7 mm machine guns

Engines 4 x 1000 hp
 4 x 1000 hp
 4 x 1000 hp
 4 x 1000 hp

Range 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles

Complement 100
 100
 100
 100

Speed 20 knots
 20 knots
 20 knots
 20 knots

Range 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles

Complement 100
 100
 100
 100

Speed 20 knots
 20 knots
 20 knots
 20 knots

Range 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles

Complement 100
 100
 100
 100

Speed 20 knots
 20 knots
 20 knots
 20 knots

Range 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles

Complement 100
 100
 100
 100

Speed 20 knots
 20 knots
 20 knots
 20 knots

Range 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles
 4000 miles

Complement 100
 100
 100
 100

Speed 20 knots
 20 knots
 20 knots
 20 knots



Amazon-class frigate Type 21



Amazon-class frigate Type 21



Amazon-class frigate Type 21



Amazon-class frigate Type 21

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

Name: _____ Date: _____

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

64

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES



AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES



AMPHIBIOUS WARFARE FORCES

AMPHIBIOUS WARFARE FORCES



SEATTLE TIDE CLASS

Ship Name	Year	Builder	Displacement (tons)	Length (ft)	Beam (ft)	Draft (ft)	Speed (kts)	Range (miles)
USS Seattle (T-37)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Tacoma (T-38)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Everett (T-39)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Bellingham (T-40)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Port Angeles (T-41)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000



SUPPORT TANKERS A-1

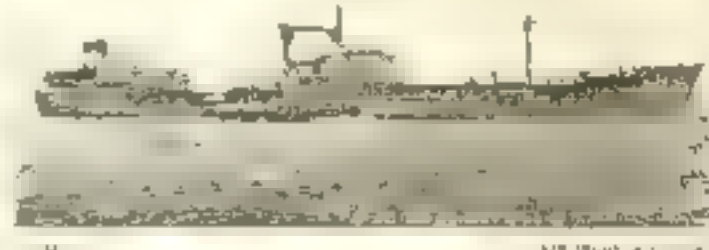
65

Ship Name	Year	Builder	Displacement (tons)	Length (ft)	Beam (ft)	Draft (ft)	Speed (kts)	Range (miles)
USS Albatross (A-1)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Condor (A-2)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Grizzly (A-3)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Harpoon (A-4)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Hawk (A-5)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000



Ship Name	Year	Builder	Displacement (tons)	Length (ft)	Beam (ft)	Draft (ft)	Speed (kts)	Range (miles)
USS Albatross (A-1)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Condor (A-2)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Grizzly (A-3)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Harpoon (A-4)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Hawk (A-5)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000

Another 75 March 1942. Albatross and Hawk sailing



SMALL FLEET TANKERS AUFISH

5 'ROVER' CLASS

Ship Name	Year	Builder	Displacement (tons)	Length (ft)	Beam (ft)	Draft (ft)	Speed (kts)	Range (miles)
USS Rover (A-6)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Condor (A-7)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Grizzly (A-8)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Harpoon (A-9)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Hawk (A-10)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000

Displacement 1,000 tons. Length 110 ft. Beam 28 ft. Draft 10 ft. Speed 15 kts. Range 10,000 miles. Hull number 100. Commissioned 1941. Decommissioned 1945. Fate: Sold to the Maritime Administration.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

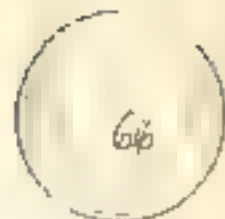
USS Albatross (A-1) and USS Hawk (A-5) sailing together. Both ships are dark-hulled tankers with white superstructures. They are viewed from a side-on perspective, moving towards the right of the frame. The background is a calm sea and a clear sky.

2 SUPPORT TANKERS

Ship Name	Year	Builder	Displacement (tons)	Length (ft)	Beam (ft)	Draft (ft)	Speed (kts)	Range (miles)
USS Albatross (A-1)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000
USS Condor (A-2)	1941	Seattle Shipyard	1,000	110	28	10	15	10,000

Displacement 1,000 tons. Length 110 ft. Beam 28 ft. Draft 10 ft. Speed 15 kts. Range 10,000 miles. Hull number 100. Commissioned 1941. Decommissioned 1945. Fate: Sold to the Maritime Administration.





1. The first part of the paper is devoted to a discussion of the

2. The second part of the paper is devoted to a discussion of the

3. The third part of the paper is devoted to a discussion of the

4. The fourth part of the paper is devoted to a discussion of the

MARINA MERCANTE ARGENTINA

2.

Barcos mayores de 1.000 Tm. en servicio al 19 de enero de 1962

BUQUE/ARMADOR	AÑO DE CONSTRUCCION	PAIS DE ORIGEN	TMO	TMB	CAPACIDADES (m.)				CAPACIDAD TMO
					GRANOLERO	FLUVIDO	LIQUIDA	T. TOTAL	
BUQUE/ARMADOR	1959	Argentina	Carguero	10.800	11.939	10.612	376	---	---
BUQUE/ARMADOR	1966	Argentina	Carguero	10.800	11.939	10.612	376	---	---
ALIANZA	1966	Argentina	Carguero	10.800	11.939	10.612	376	---	---
Alianza Nav. Arg.	1966	Argentina	Ultramar (1)	10.800	11.939	10.612	376	---	---
ALIANZA G-1	1961	Argentina	Granelero semi-integ.	10.800	11.939	10.612	376	---	---
Alianza Nav. Arg.	1961	Argentina	Fluvial	10.800	11.939	10.612	376	---	---
ALIANZA G-2	1961	Argentina	Granelero semi-integ.	10.800	11.939	10.612	376	---	---
Alianza Nav. Arg.	1961	Argentina	Fluvial	10.800	11.939	10.612	376	---	---
ALIANZA STEWART	1967	Argentina	Carguero	10.800	11.939	10.612	376	---	---
ALIANZA STEWART	1967	Argentina	Carguero	10.800	11.939	10.612	376	---	---
ALIANZA STORNI	1968	Argentina	Granelero	10.800	11.939	10.612	376	---	---
ALIANZA STORNI	1968	Argentina	Granelero	10.800	11.939	10.612	376	---	---
ANTARTICO	1965	Argentina	Granelero	10.800	11.939	10.612	376	---	---
Antifran S.A.	1965	Argentina	Ultramar	10.800	11.939	10.612	376	---	---

ANHEMAR	1969	Frigorífico							
Armar S.A.	Argentina	Ultramar	3.255	2.397	---	3.953	40	---	---
ARGENTINA	1923	Armero							
Cia Fluvial del Sud	EE.UU.	Fluvial	1.790	1.000	850	---	---	---	---
ARGOS	1935	Armero							
Piedrasur S.A.	G. Bretaña	Fluvial	2.224	2.250	3.704	---	---	---	---
ASTRACIDUOT	1949	B. tanque							
Astra, Cia Arg. Petr.	G. Bretaña	Fluvial	6.442	9.450	516	---	---	12.224	---
Astracida	1963	B. tanque							
Astra, Cia Arg. Petr.	Suecia	Cab. Marítimo	26.519	44.901	2.427	---	---	54.081	---
ASTROBOLICO	1961	Granadero							
Armar S.A.	Argentina	Ultramar	16.669	23.750	31.700	---	---	---	---
ASTRONORTE II	1966	Granadero							
Marifran	Japón	Ultramar	23.843	37.822	21.767	---	---	---	---
ASTRAPATAGONIA	1956	B. tanque							
Astra, Cia Arg. Petr.	Suecia	Cab. Marítimo	15.996	23.979	10.669	---	---	22.869	---
ASTROPATRICIA	1963	Granadero							
Armar, Cia Arg. Nav.	G. Bretaña	Fluvial	19.943	29.157	22.445	---	---	---	---

ATLAS CIAMAR	1977 Japón	B. tanque Cab. Marítimo	5.753	15.704	---	---	---	20.344	---
BAIA BUEN SUCCESO Transportes Navales	1978 Canadá	B. Pasajeros Cab.marítimo	3.834	2.955	4.849	139	---	---	---
BAIA SAN Blas Transportes Navales	1978 Argentina	Carguero Cab. marítimo	6.051	7.493	9.857	---	---	---	---
BAIA SAN Blas Navegas S.A.	1978 Francia	Carguero Cab.marítimo	6.891	7.062	---	---	---	8.504	---
CANO COLUMBIAS I A. Bottacchi S.A.	1978 Suiza	B. tanque Cab.marítimo	25.780	43.629	2.427	---	---	54.804	---
CANO LE BOURG Transportes Navales	1975 Argentina	Carguero Cab.marítimo	6.051	7.493	9.857	---	---	---	---
CANO ESPIRITU SANTO Y.P.F.	1976 Singapur	B. tanque Cab.marítimo	3.967	6.336	---	---	---	8.491	---
CANO GUARDIAN A. Bottacchi S.A.	1974 Suiza	B. tanque Cab.marítimo	26.623	45.713	---	---	---	54.144	---
CANO DEHAN Y.P.F.	1978 Italia	B. tanque Cab.marítimo	18.013	30.325	---	---	---	36.430	---

CANAL BEAGLE	1978	Carguero							
Transportes Navales	Argentina	Cab. marítimo	6.051	7.493	9.557	---	---	---	---
CANALON SECO	1978	B. tanque							
Y.P.F.	Italia	Cab. marítimo	18.013	30.368	---	---	---	36.430	---
CAPRI V	1911	Arquero							
Salvia S.A.	G. Brstafa	Fluvial	1.018	1.250	780	---	---	---	---
CARNOT	1970	Gasero							
Navigas S.A.	Argentina	Fluvial	1.027	790	---	---	---	1.117	---
CATALANCA	1964	B. tanque							
Y.P.F.	Alemania Oc.	Cab. marítimo	34.073	63.744	---	---	---	83.484	---
CATANANCA II	1976	Multiprop.							
ELSA S.A.	Alemania Oc.	Ultramar	10.229	15.513	17.271	1.462	1.214	---	240
CELANO	1973	Carguero							
Y.C.F.	Argentina	Cab. marítimo	4.341	7.040	9.322	---	474	---	---
CIUDAD DE MARISSO	1978	Granelero							
SIM - Navieras Argentinas	Argentina	Ultramar	14.886	23.325	30.404	---	---	---	---
CIUDAD DE BUENOS AIRES	1965	Transp. pas. Aut.							
Ferry líneas Argentinas	Argentina	Fluvial	2.900	2.200	---	---	---	---	---

Ciudad de Esmeralda SIM - Maruba	1977 Argentina	Granelero Ultramar	24.886	23.325	20.404	---	---	---	---
Ciudad de Colonia Líneas Argentinas S.A.	1940 Uruguay	Transp.pas.Aut. Fluvial	1.327	333	---	---	---	---	---
Ciudad de Mar del Plata II El Faro	1964 España	B. Pasajeros Fluvial	3.956	720	1.242	91	---	---	---
Ciudad de Paraná Ferry Líneas Argentinas	1962 Argentina	B. Pasajeros Fluvial	3.955	720	1.242	91	---	---	---
Ciudad de Rosario Ferry Líneas Argentinas	1943 Uruguay	Transp.pas.aut. Fluvial	1.049	200	---	---	---	---	---
Eleonora URUTCE S.A.	1952 Alemania Oc.	Carguero Ultramar	2.122	3.112	4.133	---	---	---	---
COM. P. ELIA S.A.	1977 Argentina	Multiprop. Ultramar	10.113	15.679	19.786	---	---	---	162
COM. BENEDES II ELIA S.A.	1977 España	Multiprop. Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.174	---	374
C. AEL ELIA S.A.	1978 España	Multiprop. Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.174	---	314

GRUPO	1977	Multiprop.							
ELSA S.A.	España	Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.174	---	314
DEL PLATA I	1979	Arenero							
Naviara del Plata	Italia	Fluvial	1.036	1.250	800	---	---	---	---
Dona Nina	1982	Carguero							
Cormoran S.A.	Alemania Oc.	Ultramar	2.122	3.112	4.133	---	---	---	---
Don Maximo	1989	Arenero							
Don Maximo S.A.	G. Bretaña	Fluvial	1.043	950	1.365	---	---	---	---
Dona Nina	1980	Arenero							
Silos Areneros Arg.	Argentina	Fluvial	1.700	3.000	1.500	---	---	---	---
DR. ATTILIO MALVACHI	1980	Multiprop.							
ELSA S.A.	Argentina	Ultramar	9.236	14.940	16.649	1.256	1.233	---	138
Dona Israel	1984	Arenero							
Donna S.A.	Italia	Fluvial	1.408	800	1.100	---	---	---	---
ELSA S.	1972	Arenero							
Silos Areneros Es. As.	Argentina	Fluvial	1.500	2.000	1.600	---	---	---	---
ELSA S. A.	1977	Multiprop.							
ELSA S. A.	España	Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.274	---	314

ESTRELLA ANTARTICA Small CAPSA	1962 Noruega	B. tanque Cab. marítimo	12.978	20.991	---	---	---	27.128	---
ESTRELLA ARGENTINA Small CAPSA	1960 Noruega	B. tanque Cab. marítimo	22.083	35.723	---	---	---	40.508	---
ESTRELLA DEL PARANA Small CAPSA	1961 Argentina	B. tanque Fluvial	2.500	4.975	---	---	---	6.000	---
ESTRELLA DEL PLATA Small CAPSA	1971 Argentina	B. tanque Fluvial	2.484	4.675	---	---	---	6.742	---
ESTRELLA PESQUERA Small CAPSA	1962 Suecia	B. tanque Cab. marítimo	12.780	21.469	---	---	---	26.675	---
ESTRELLA PATAGONICA Small CAPSA	1962 G. Bretaña	B. tanque Cab. marítimo	24.406	39.113	---	---	---	44.539	---
ESBO PARPA Small CAPSA	1958 Argentina	B. tanque Fluvial	1.630	2.530	---	---	---	2.600	---
ESBO PARPA Small CAPSA	1960 Argentina	B. tanque Fluvial	1.630	2.530	---	---	---	2.600	---
FLAMANTINO ARGENTINO P.F.F.	1967 Argentina	B. tanque Cab. marítimo	7.407	10.427	650	---	---	13.751	---

YORLOOSA	1978	Multiprop.							
ELFA S.A.	España	Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.174	---	314
GAUCOITO	1945	B. tanque							
F. Sguera S.A.	ESPAÑA	Fluvial	1.127	1.445	115	---	---	2.061	---
GAUCO O CILIA	1951	Granelero							
la Naviera	Japón	Ultramar	18.258	30.939	37.602	---	---	---	---
GAUCO ROMERÍA	1966	Granelero							
Alianza Nav. Argent.	Dinamarca	Ultramar	27.074	47.561	51.694	---	---	---	---
GEORGINA H. DELGRANDE	1971	Multiprop.							
Blanca S.A.	Argentina	Ultramar	9.236	14.930	16.648	1.256	1.231	---	131
GENERAL MARTIN GOMES	1967	B. tanque							
U.P.R.	España	Cab. marítimo	12.623	19.275	1.913	---	---	25.384	---
GLACIAN PERITO MORENO	1981	Frigerífico							
ALBA S.A.	Argentina	Ultramar	9.013	10.070	---	11.326	---	---	148
GLACIAN AMEGHINO	1961	Frigo-fresco							
ELFA S.A.	Argentina	Ultramar	9.013	10.070	---	11.326	---	---	148
GLACIAR	1965	Granelero							
Maruba S.A.	Dinamarca	Ultramar	23.245	33.813	46.493	---	---	---	45

GOYA Y.P.F.	1960 Argentina	B. tanque Fluvial	1.943	2.080	230	---	---	1.950	---
GOVEENA Shell CAPSA	1956 G. Bretaña	B. tanque Cab. marítimo	12.224	19.294	693	---	---	25.272	---
GOVEENA Y.P.F.	1961 Argentina	B. tanque Fluvial	1.543	2.080	230	---	---	1.950	---
ING. G. WHITE Y.P.F.	1967 España	B. tanque Cab. marítimo	12.623	19.975	1.913	---	---	25.384	---
ING. ING. SUZUKO Y.P.F.	1960 Argentina	B. tanque Cab. marítimo	39.474	59.703	---	---	---	69.100	---
INGENIERO JOAQUIN KRAUSE Y.P.F.	1961 Argentina	B. tanque Cab. marítimo	3.320	6.000	---	---	---	8.350	---
INGENIERO REZA Y.P.F.	1969 Argentina	B. tanque Fluvial	1.449	3.500	---	---	---	3.050	---
INGENIERO SILVEIRA Y.P.F.	1961 Argentina	B. tanque Cab. marítimo	39.474	59.703	---	---	---	69.100	---
INGENIERO VILLA Y.P.F.	1960 Argentina	B. tanque Cab. marítimo	9.121	15.261	---	---	---	19.750	---

ISLA DE LOS ESTADOS Transportes Navales	1975 España	Carguero Cab. marítimo	1.541	2.584	2.978	---	600	---	---
ISLA LEONES S.A.	1934 Dinamarca	B. tanque Yacht	1.627	2.140	378	---	---	2.794	---
JOJI II S.A.	1937 Dinamarca	Multi-prop. Ultramar	9.230	14.730	16.846	1.256	1.233	---	138
LA Maritima S.A.	1945 España	Granelero Ultramar	31.450	59.533	32.103	---	---	---	---
LA PLATA S.A.	1978 Argentina	Multi-prop. Ultramar	10.113	15.679	19.736	---	---	---	162
LA PLATA Y.P.R.	1950 Holanda	B. tanque Cab. marítimo	11.773	16.291	862	---	---	19.366	---
LA RIOJA S.A.	1976 Alemania Oc.	Multi-prop. Ultramar	10.232	15.517	17.271	1.473	1.214	---	240
LAGO ALPINE S.A.	1945 Argentina	Carguero Ultramar	6.129	7.418	9.811	1.214	1.020	---	---
LAGO ARGENTINO S.A.	1964 Argentina	Carguero Ultramar	6.129	7.413	9.825	1.299	1.020	---	---

LAGO LACAR L.A.S.A.	1962 Yugoslavia	Carguero Ultramar	8.436	10.457	14.004	2.100	1.217	---	---
LAGO MARQUEL HLAPI L.A.S.A.	1961 Yugoslavia	Carguero Ultramar	8.432	10.460	14.004	2.100	1.227	---	---
LAGO TRAPPEL L.A.S.A.	1962 Yugoslavia	Carguero Ultramar	8.436	10.486	14.004	2.100	1.237	---	---
LA VOISIERE NAVIGAS S.A.	1963 Francia	Gasero Cab. marítimo	5.102	3.400	---	---	---	6.873	---
LIBERAL JOSE DE S.MARTIN L.A.S.A.	1979 Argentina	Multiprop. Ultramar	9.236	14.930	16.648	1.256	1.233	---	138
LIBERTADOR SAN MARTIN L.A.S.A.	1979 Argentina	B. tanque Cab. marítimo	9.121	15.261	---	---	---	19.750	---
LITORAL ARGENTINO Cía Naviera del Litoral	1964 B.E.U.	B. tanque Litoral	1.705	2.500	---	---	---	3.125	---
LUIS PEREZ Sudatlántica S.A.	1973 Argentina	Carguero Ultramar	5.557	6.747	9.900	---	198	---	---
LOJAN DE GUYO L.P.F.	1962 Venezuela	B. tanque Cab. marítimo	26.636	25.844	---	---	---	53.505	---

MADRID	1939	Arrocero							
Arrocera Argentina S.A.	Uruguay	Fluvial	1.320	2.800	980	---	---	---	---
MAR BRAVO	1936	B. tanque							
ULTRAMAR	Holanda	Fluvial	3.265	3.989	243	---	---	5.194	---
MAR CARIBE	1945	Carguero							
Naviera Antares	Est. U.S.	Ultramar	3.799	6.020	7.093	278	---	---	---
MAR CASPIO	1944	B. tanque							
de Naviera S.A.	Est. U.S.	fluvial	10.530	16.993	473	---	---	22.444	---
MAR DEL NORTE	1962	Carguero							
La Naviera S.A.	Japón	Cab. marítimo	4.529	6.709	9.360	---	---	---	---
MAR DEL SUR	1942	B. tanque							
La Naviera S.A.	Est. U.S.	Fluvial	7.875	12.410	785	---	---	15.064	---
MARSHALLA	1972	Multiprop.							
CLIMAR	Alemania Gr.	Ultramar	9.446	13.673	18.738	---	---	---	---
MARSHALLA	1974	Multiprop.							
CLIMAR	Argentina	Ultramar	10.069	15.755	22.290	---	---	---	---
MARSHALLA	1970	Semiportacant.							
CLIMAR	Dinamarca	Ultramar	8.219	10.750	---	11.718	---	---	---

MARIA B. Silos Areneros Ee. As.	1949 Italia	Arenero Fluvial	1.036	1.100	1.000	---	---	---	---
MARILINDA CIAMAR	1972 Argentina	Multiprop. Ultramar	10.069	15.755	22.290	---	---	---	---
MEDANITO Y.P.F.	1970 Italia	B. tanque Cab. marítimo	18.013	30.380	---	---	---	36.430	---
MENDOZA ELMA S.A.	1977 Alemania Oc.	Multip. op. Ultramar	10.232	15.513	17.271	1.469	1.214	---	240
MEXICO Arenera Argentina S.A.	1912 G. Bretaña	Arenero Fluvial	1.097	1.100	943	---	---	---	---
MINIETRO EZQUERRA Y.P.F.	1979 Argentina	B. tanque Cab. marítimo	9.121	15.261	---	---	---	19.750	---
MISIONES II ELMA S.A.	1979 España	Multip. op. Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.174	---	314
MOQUEM II ELMA S.A.	1979 Argentina	Multiprop. Ultramar	9.216	14.930	16.640	1.256	1.233	---	238
NICOLAS NIKONOVICH. Ferry líneas Argentinas	1962 Argentina	Transp. pas. aut. Fluvial	1.728	360	---	---	---	---	---

FADRE BARUFFALDI Silos Arrendos Es. As.	1949 Italia	Arrendo Fluvial	1.036	1.100	1.000	---	---	---	---
PABLO V M. S. C. A.	1962 Noruega	Granelero Ultramar	12.632	29.165	25.086	---	---	---	---
PROVINCIA ARGENTINA DET. DENE S. A.	1962 Holanda	Carguero Ultramar	9.645	15.100	21.307	---	---	---	---
PROVINCIA ARGENTINA DET. DENE S. A.	1981 Argentina	Carg. semi-port. Ultramar	12.529	19.200	27.000	---	---	---	529
PROVINCIA ARGENTINA DET. DENE S. A.	1955 G. Argentina	B. tanque Cab. marítimo	10.711	16.916	561	---	---	22.312	---
PROVINCIA ARGENTINA DET. DENE S. A.	1965 Japón	Granelero Ultramar	35.632	56.686	33.040	---	---	---	---
PROVINCIA ARGENTINA DET. DENE S. A.	1967 España	B. tanque Cab. marítimo	12.443	19.975	1.913	---	---	25.384	---
PETROLER BAHIA BLANCA II ESPO S. A. P. A.	1974 Japón	B. tanque Cab. marítimo	12.806	22.713	---	---	---	25.391	---
PETROLER CAMPANA II ESPO S. A. P. A.	1974 Japón	B. tanque Cab. marítimo	12.806	22.677	---	---	---	24.889	---

ESTACION FORMOSA ESSE S.A.P.A.	1970 Argentina	B. tanque Fluvial	1.965	4.760	---	---	---	6.635	---
ESTACION LA POZA ESSE S.A.P.A.	1960 Holanda	B. tanque Cab. marítimo	21.500	38.883	---	---	---	44.204	---
ESTACION LA GRU ESSE S.A.P.A.	1974 Alemania Oc.	B. tanque Fluvial	9.575	12.79	640	---	---	15.330	---
PETROLAR ROSARIO ESSE S.A.P.A.	1960 Alemania Oc.	B. tanque Cab. marítimo	22.433	38.270	1.378	---	---	44.642	---
PETROLAR SAN LORINZO ESSE S.A.P.A.	1970 Argentina	B. tanque Fluvial	1.965	4.764	---	---	---	6.635	---
PETROLAR SANTA CRUZ ESSE S.A.P.A.	1975 Japón	B. tanque Cab. marítimo	21.619	38.987	---	---	---	43.000	---
PLAZA HUINCUL Y.P.F.	1961 Dinamarca	B. tanque Cab. marítimo	25.053	42.522	---	---	---	52.226	---
POTENZA Silon Arenaros Ss. As.	1980 Argentina	Arenero Fluvial	1.700	3.003	1.500	---	---	---	---
PTA. RANCH B. CASTILLO ALMA S.A.	1980 Argentina	Multiprop. Vitrar	9.236	14.750	16.645	1.256	1.233	---	---

PUNTO DIAMANTE Y.P.F.	1977 Argentina	A. tanque Fluvial	1.258	2.930	---	---	---	3.968	---
PUNTO POSADAS Y.P.F.	1976 Argentina	A. tanque Fluvial	1.258	2.930	---	---	---	3.968	---
PUNTO ROSALES Y.P.F.	1978 Italia	B. tanque Cab. marítimo	15.013	30.338	---	---	---	36.430	---
PUNTA BRUYA A. Bottacchi S.A.	1974 Canadá	Carg. semi-port. Ultramar	11.691	15.600	25.641	---	---	---	550
PUNTA INDIO Flota Arg. Minerales	1962 Japón	Granelero Cab. marítimo	5.056	7.789	10.263	---	---	---	---
PUNTA MALVINAS A. Bottacchi S.A.	1974 Canadá	Carg. semi-port. Ultramar	11.691	15.600	25.641	---	---	---	550
PUNTA MUYIL A. Bottacchi S.A.	1962 Noruega	Carg. semi-port. Ultramar	8.719	13.107	18.282	189	543	---	100
PUNTA DESMADA Transportes Navales	1945 EE. UU.	B. tanque Fluvial	3.210	4.150	436	---	---	5.030	---
PUNTA MUYIL Zuma S.A.	1973 España	Carguero Ultramar	8.558	10.186	12.127	1.961	951	---	---

72
89

RIO CALCHAQUI ELSA S.A.	1972 Argentina	Carguero Ultramar	10.409	11.500	13.332	2.035	714	---	---
RIO CALINGASTA ELSA S.A.	1973 España	Carguero Ultramar	8.550	10.232	12.127	1.960	951	---	89
RIO CARACARANA ELSA S.A.	1962 Yugoslavia	Carguero Ultramar	8.482	10.430	14.004	2.100	1.237	---	---
RIO CL-CEL ELSA S.A.	1973 Argentina	Carguero Ultramar	9.059	10.070	10.295	2.548	843	---	---
RIO COLORADO ELSA S.A.	1962 Yugoslavia	Carguero Ultramar	8.482	10.446	14.004	2.100	1.237	---	---
RIO COMRIENTES ELSA S.A.	1962 Yugoslavia	Carguero Ultramar	6.482	12.476	14.004	2.100	1.237	---	---
RIO DE LA PLATA ELSA S.A.	1971 Argentina	Carguero Ultramar	10.409	11.500	12.531	2.381	714	---	---
RIO DESEADO ELSA S.A.	1974 Argentina	Carguero Ultramar	9.059	10.070	10.295	2.548	843	---	---
RIO FAUCE ELSA S.A. - La Naviera S.A. España	1965 España	Carguero Ultramar	5.904	7.893	10.033	2.064	790	---	---

RIO ESQUEL Esqui S.A.	1976 Argentina	Carguero Ultramar	9.059	10.070	10.295	2.548	843	---	---
RIO GRANDE A. Cortada Pousq. Ind.	1969 España	Frigerífico Ultramar	2.622	3.702	---	4.796	---	---	---
RIO GUALESGUAY Esqui S.A.	1975 Argentina	Carguero Ultramar	9.059	10.070	10.295	2.548	843	---	---
RIO IGUAZU Esqui S.A.	1975 Argentina	Carguero Ultramar	9.059	10.070	10.295	2.548	843	---	---
RIO LULEY Esqui S.A.	1974 Argentina	Carguero Ultramar	9.059	10.070	10.295	2.548	843	---	---
RIO LOS SAUCES Esqui S.A.	1973 España	Carguero Ultramar	8.553	10.126	12.127	1.961	951	---	89
RIO LUJAN Río Luján S.A.	1981 Argentina	B. tanque Flu. tal	3.834	8.300	---	---	---	10.500	---
RIO MESA Esqui S.A.	1972 España	Carguero Ultramar	8.553	10.232	12.127	1.961	951	---	89
RIO NEGRO II Esqui S.A.	1977 España	Multiprop. Ultramar	12.762	26.717	26.323	---	1.174	---	314

RIO M'QUIN BIA S.A.	1974 España	Carguero Ultramar	8.558	10.232	12.127	1.561	951	---	89
RIO OLIVIA BIA S.A.	1977 Argentina	Carguero Ultramar	9.059	10.070	10.295	2.548	843	---	---
RIO PIEDRA BIA S.A.	1971 Argentina	Carguero Ultramar	10.409	11.500	13.332	1.835	714	---	---
RIO PILCOMAYO BIA S.A.	1973 España	Carguero Ultramar	8.558	10.106	12.127	1.961	951	---	89
RIO SALADO BIA S.A.	1966 España	Carguero Ultramar	5.904	7.854	10.033	2.064	790	---	---
RIO TERCERO BIA S.A.	1973 Argentina	Carguero Ultramar	9.059	10.070	10.295	2.548	843	---	---
BAITA BIA S.A.	1977 G. Bretaña	Multi-prop. Ultramar	9.236	14.930	16.648	1.256	1.233	---	130
BAIT JUAN BIA S.A.	1976 Alemania Oc.	Multi-prop. Ultramar	10.232	15.516	17.271	1.471	1.214	---	240
BIA S.A.	1951 Holanda	S. Carguero Gab. definitivo	11.674	16.491	862	---	---	19.356	---

SAN LUIS S.A. S.A.	1977 Alemania Oc.	Multaprop. Ultramar	10.232	15.413	17.274	1.467	1.214	---	250
SAN PEDRO D. Siles Aragonos Sa. As.	1943 Italia	Almaceno Pluvial	1.136	1.100	1.000	----	---	---	---
SANTA CRUZ Y.C.F.	1969 Argentina	Granadero Cob. - fitino	4.679	8.560	11.094	---	---	---	---
SANTA CRUZ II S.A. S.A.	1977 España	Multaprop. Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.174	---	314
SANTA MIGNA S.A.F.R.A.	1960 G. Bretaña	Frigorífico Pluvial	1.264	650	---	1.019	---	---	---
SANTA FE II S.A. S.A.	1977 España	Multaprop. Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.174	---	314
SANTO DOMINGO DEL ESTERO S.A. S.A.	1977 Alemania Oc.	Multaprop. Ultramar	10.432	15.413	17.271	1.464	1.214	---	250
SANTO DOMINGO TRINIDAD S.A. S.A.	1943 Francia	Granadero Ultramar	21.536	34.039	21.853	---	---	---	---
SHELLQUARANI Shell CAPSA	1962 Argentina	B. tanques Pluvial	1.526	2.705	---	---	---	2.500	---

SPICE	1946	Arenero							
Sebastián Badaracco S.A.	Italia	Fluvial	1.381	1.625	2.260	---	---	---	---
TIERRA DEL FUEGO II	1977	Multiprop.							
SLIA S.A.	España	Ultramar	12.762	20.717	26.323	---	1.174	---	314
TUCUMAN	1978	Multiprop.							
SLIA S.A.	O. Br.aña	Ultramar	9.236	14.930	16.648	1.256	1.233	---	138
USHUAIA	1969	Fr. genérico							
Antártida Pesq. Ind.	España	Ultramar	2.622	3.702	---	4.796	---	---	---
YAMAM	1960	Granadero							
Y.C.V.	Japón	Cab. marítimo	4.571	7.360	8.173	---	---	---	---
ZONDA I	1965	Granadero							
Ultrasean S.A.	Japón	Ultramar	34.705	62.091	33.865	---	---	---	---
940	1948	Arenero							
Piedramar	EE.UU.	Fluvial	1.545	1.300	2.120	---	---	---	---
943	1948	Arenero							
Cia. Fluvial del Sud	EE.UU.	Fluvial	1.546	1.200	2.120	---	---	---	---
946	1949	Arenero							
Galano Inos.	Italia	Fluvial	1.036	1.250	700	---	---	---	---

1) Acoplamiento utilizado como estación de transferencia en el río de la Plata.

2) S.I.E. D. de Fl. I. I.

[illegible][illegible]

Boques mayores de 1.000 L. y en servicio al 1 de enero de 1952

- P.O.M. 1952

ARTÍCULO	Unidad	T.	1.º D.	%T
<u>ESTATALES</u>				
Elm. S.A.	57	56.920	764.055	20,4
Y.C.F.	26	29.033	564.701	15,7
TRAM. SUELOS NACIONALES	6	26.738	32.268	1,1
Y.C.F.	3	13.591	22.960	0,8
Total Estatales	92	936.291	1.389.064	48,0
<u>PRIVADOS</u>				
Elm. S.A.	4	117.184	201.201	7,0
Alm. S.A.	4	117.184	198.627	6,9
Elm. S.A.	17	179.184	188.953	6,5
Elm. S.A.	9	101.184	165.861	5,7
Elm. S.A.	5	84.184	134.039	4,4
Cl. S.A.	6	60.184	90.837	3,4
Cl. S.A.	3	50.184	81.303	2,8
Cl. S.A.	3	48.184	78.330	2,7
Cl. S.A.	4	41.184	67.051	2,3
Cl. S.A.	1	34.184	6.184	0,2
Cl. S.A.	2	36.184	3.184	0,1
Cl. S.A.	2	32.184	44.184	1,6
Cl. S.A.	1	14.184	2.184	0,1
Cl. S.A.	1	10.184	1.184	0,05
Cl. S.A.	6	8.018	12.184	0,4
Cl. S.A.	3	13.018	11.184	0,4
Cl. S.A.	1	3.018	8.310	0,3
Cl. S.A.	1	5.056	7.707	0,3
Cl. S.A.	2	5.214	7.407	0,3
Cl. S.A.	1	5.657	6.747	0,2
Cl. S.A.	1	3.709	6.020	0,2
Cl. S.A.	1	3.205	3.409	0,1
Cl. S.A.	2	2.417	2.184	0,1
Cl. S.A.	2	3.767	2.184	0,1
Cl. S.A.	4	9.742	3.410	0,1
Cl. S.A.	1	2.122	3.112	0,1
Cl. S.A.	1	2.122	3.112	0,1
Cl. S.A.	1	1.715	2.500	0,1
Cl. S.A.	1	1.255	2.107	0,1
Cl. S.A.	2	3.316	2.200	0,1
Cl. S.A.	1	1.381	1.629	0,1
Cl. S.A.	1	1.127	1.415	0,1
Cl. S.A.	1	1.016	1.250	0,1
Cl. S.A.	1	1.016	1.250	0,1
Cl. S.A.	1	1.018	1.250	0,1
Cl. S.A.	1	1.043	950	0,1
Cl. S.A.	1	1.113	801	0,1
Cl. S.A.	1	3.256	720	0,1
Cl. S.A.	1	1.204	630	0,1
Cl. S.A.	1	1.327	303	0,1
Total Privados	95	950.103	1.507.528	52,0
Total	187	1.886.394	2.896.592	100,0

CONTENIDO:

MEMORANDUM CON DOCUMENTACION DE BUQUES
TELEX CON AVISO ESPECIAL N°60
TELEX 131201 PARA DELTA SANTOS
TELEX REFERENTE CRISIS EN LAS MALVINAS
TELEX DE PLATACHART
REPORTE DE LA INSPECCION DEL BUQUE "DEL VALLE"
MEMORANDUM N° 06 Y 07 "S"/82 ANFL,OE Y COPIAS
MENSAJES
RIESGOS DE GUERRA
GPH 051430 "LIBERTAD" Y PARTE DE INFORMACION

43 6300/82
Letra ANFL, OS

MEMORANDO

Para información de [] Producido por
J. R. GARCIA DEL DEPARTAMENTO "A" J. R. DEL DEPARTAMENTO INTELIGEN-
DE LA J. R. GARCIA DEL DEPARTAMENTO INTELIGENCIA CIA DEL AREA AVAL FLOTAL
NAVAL.

Algunos de los documentos obtenidos
por el personal de la J. R. GARCIA DEL DEPARTAMENTO INTELIGENCIA CIA DEL AREA AVAL FLOTAL

110582	J. R. GARCIA	J. R. GARCIA
110582	J. R. GARCIA	J. R. GARCIA
110582	J. R. GARCIA	J. R. GARCIA

Algunos de los documentos obtenidos

BUENOS AIRES, 13 de mayo de 1982.


HORACIO PEREZ
CCO

MEMORANDO

Para información de

Producido por

ESTADO MAYOR DEL FRLI, -

TELIBENCIA DEL ESTADO MAYOR DEL FRLI, -

AREA NAVAL FLUVIAL.

Agregado a la documentación ob-

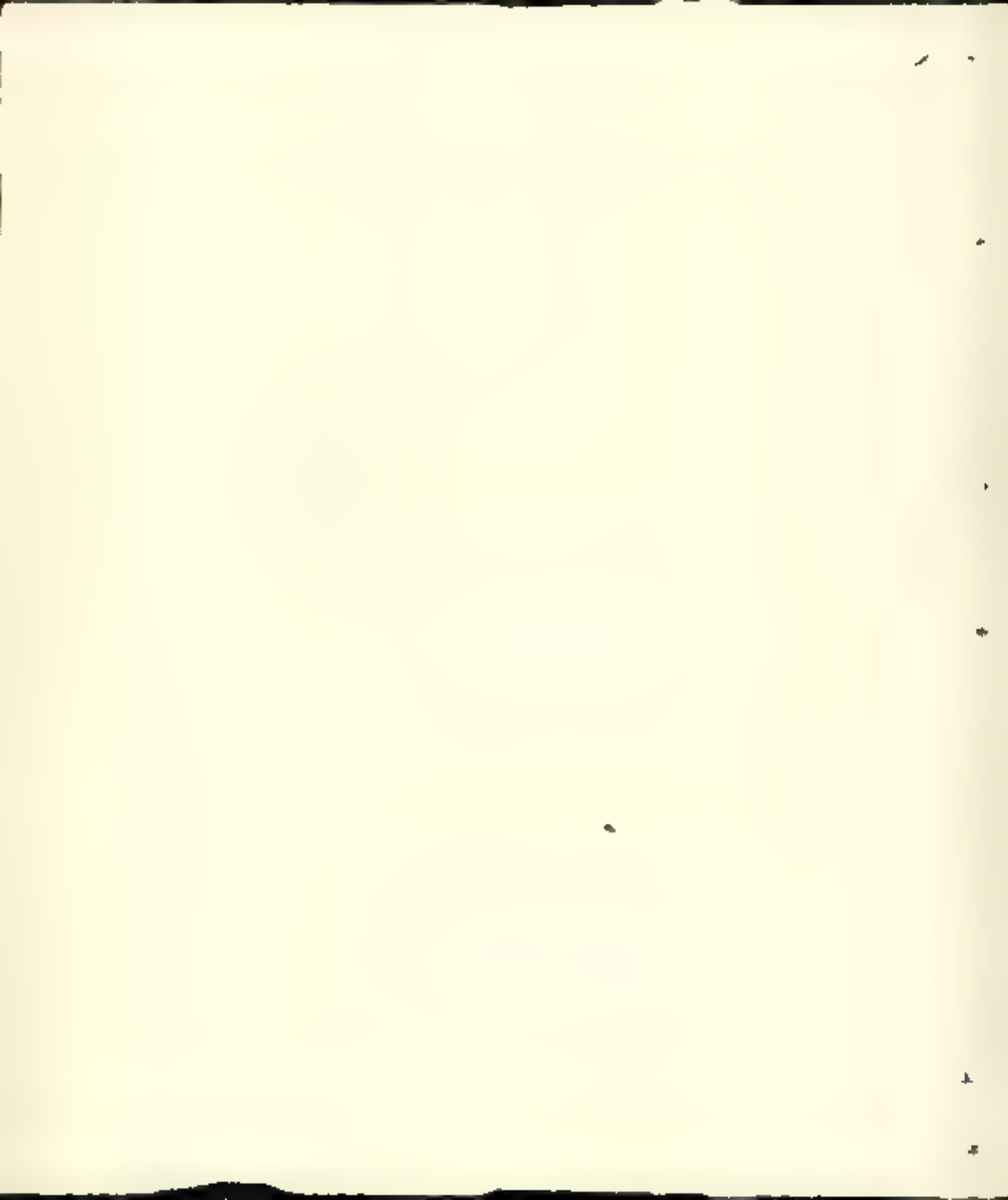
<u>FECHA</u>	<u>BUQUE</u>	<u>BANDERA</u>
11-05-82	CEBU	SINGAPUR
11-05-82	SLOMAN NAJADE	ALEMANYA FEDERAL
15-05-82	SANTA MARIANA	SINGAPUR

AGREGADOS: Lo indicamos en el texto.-

EN NAVEGACION ,

EN NAVEGACION ,

11-05-82



72

АНА КА ИТАН 40-Н. МАСИ Д СИНТЕТИКА

AVIJO KLBCLAL N° 60

[illegible][illegible]

AVISOS A LOS NAVEGANTES (LS-1000)

AVIUS A LOS NAV-GUN-15 (LS-1000)

AVIUS A LOS NAV-GUN-15 (LS-1000)

0511.1326

E

131201DELT BR

131201DELT BR

230335GRACE CL

TO DELTA SANTOS

FM GRACE VALPO 5/11/82

CO DELTA BAIRE

71 SANTA MARIA FOR MASTER

DELTA ADV ADVISED TODAY THAT EFFECTIVE 1 JULY 1982

ALL DELTA FLIGHTS WILL BE OPERATED BY DELTA

DELTA FLIGHTS WILL BE OPERATED BY DELTA

DELTA FLIGHTS WILL BE OPERATED BY DELTA

DELTA FLIGHTS WILL BE OPERATED BY DELTA

DELTA FLIGHTS WILL BE OPERATED BY DELTA

DELTA FLIGHTS WILL BE OPERATED BY DELTA

DELTA FLIGHTS WILL BE OPERATED BY DELTA

RESTED.

230335G-ACE

131201DELT BR

27 _____

42

CC: DETA RAINES -03

FOR FAVOR OF PLEASE MESSAGE RECEIVED.

DIE BRITISCHE ARMY
HISTORICAL RECORDS

113
20th W.I.
THE ARMY

TOTAL LIST

1. TOTAL LIST
2. SAME LIST
3. ENGLISH LIST
4. ARMY LIST

FAHRE
W. ARMY
W. I.

W. ARMY

3. TH
3. TH

W. ARMY

30th
SEEKING LIST

W. ARMY
ZUGE DIESER GESTALT
Z. W. N. D. E. R.

TRADUCCIÓN DEL TEXTO ALEMÁN, AL QUE SE LE AÑADE:

Al Capitán del SIAELAN NAJADE

REFERENTE: Crisis de las Malvinas

OBJETO: Comunicado de la autoridad marítima británica

(el texto en inglés de esa autoridad)

Por lo tanto estimamos que también la Argentina ha declarado una zona de exclusión a su área de interés.

Después de saber que la Argentina declara una línea de seguridad a 2000 millas desde la costa y que habría cierta seguridad dentro de esa zona.

Lo mismo nos fue recibido en la presente. Para el caso que pueda confirmarse alguna de otras informaciones que nos a la encuesta. A su vez, otros informes como el de la presencia de submarinos de alta velocidad. (Dice: "comando de desarme la lista de submarinos de alta velocidad", etc.)

4. 2

20

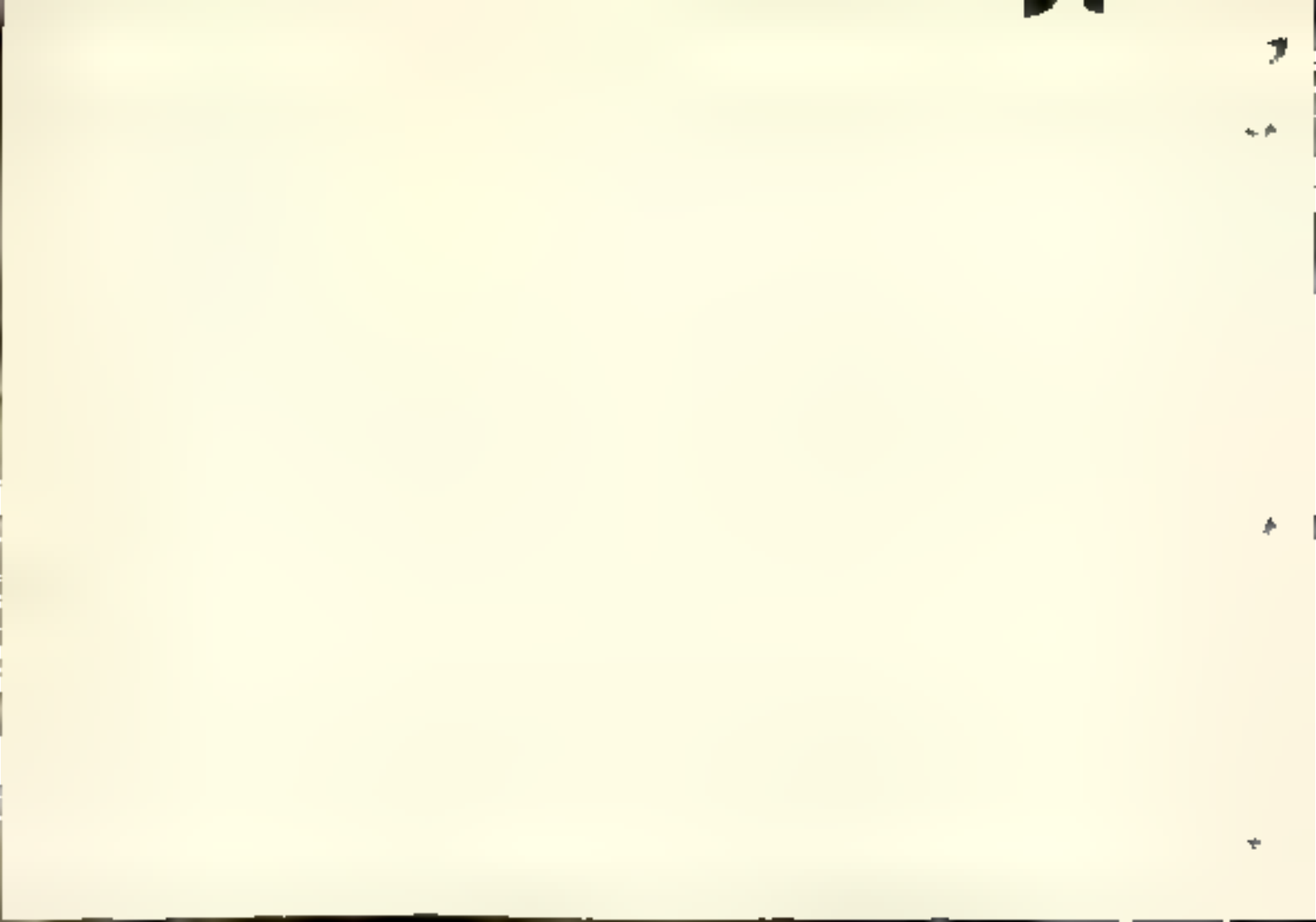
2.

[illegible]

$\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$

Philip A. Smith, Jr. S.A.

QAL FM LAD 061545



ARMADA ARGENTINA

Nº

Letra

ACZ

FM BAIRBS NR 1062 CX 34/30 29/1435

BO

CAPITAN CENG/9VXJ/LPD

EL SIGAUR SE HA DE PARAR A LA VISTA DE LOS CAPITANES ST .
DEBEMOS DE LA DEJAR A LA VISTA DE LOS CAPITANES DE ST . P. LA-
JON STOP SE DEBE DE LA DEJAR A LA VISTA DE LOS CAPITANES DE ST .
NOS LE SIGAUR STC. STOP SALUDS. . .

LA ARMADA S.A.

QSL FM LPD 041545

PLM. 1. RT. S. A.

25 de MAYO 277 CAPITAL 1 AL

TE:

34 7015

34-1 27

34-1 30

34-66/4

34-1 70



S.S. DEL VALLE

VOYAGE NO. 71

REPORT RE VESSEL'S INSPECTION BY ARGENTINE NAVY

At 1400 hours on May 4, 1962, the SS DEL VALLE departed Montevideo enroute to Buenos Aires. At this time the vessel was informed by Mesalada Pilot Station via VHF to proceed to Lat. 35°37' S - Long. 56°34' W (approx. 26 miles south of Mesalada) and anchor to await security inspection by the Argentine Navy.

At 1639 hours, May 4th., the vessel anchored in the prescribed anchorage and was informed that the inspection would not take place before 0700 hours, May 5th.

At 0615 hours, May 5th., approximately 20 men consisting of representatives from the Argentine Navy, Prefecture's office, and Customs Department boarded the vessel. Listed below are the activities that followed their boarding:

1. Each crew member had to present his seaman's papers and be visually checked against the crew list.
2. A thorough search of all crew quarters, storerooms and machinery spaces was conducted.
3. A spot check of the cargo was carried out, although containers with their seals intact were left alone.
4. A close scrutiny of all the vessel's certificates, papers, manifests, stowlists, crew declarations, etc. was conducted.
5. Both the Deck and Engine Log Books, all radio messages, both sent and received, and all navigation charts used during the voyage were inspected.
6. The location and capacity of all fuel oil tanks were checked.
7. The Master was required to answer a set of official questions regarding British sympathies on board, ports of call, whether or not the vessel had any contact with British ships, etc.

All conversation was conducted in Spanish.

The Boarding Party was polite and courteous and no harassment was noted at any time, although a strict official atmosphere was maintained throughout the visit. They brought their own food and supplies aboard and would not accept anything (cup of coffee, soft drink, beer, etc.) from the vessel.



S.S. DEL VALLE

VOYAGE NO. 71

REPORT ON VESSEL'S INSPECTION BY ARGENTINE NAVY ---- Page 2

After all inspections were completed, the boarding party debarked at 1440 hours, May 5th., leaving 2 officers and 4 marines from the Prefectura's Office aboard to ride the vessel to Buenos Aires.

At 1504 hours, May 5th., the vessel received permission from the Argentine authorities to proceed to Buenos Aires.

It is recommended that future Delta vessels calling Buenos Aires have on board a complete set of manifests covering all cargo loaded and/or discharged during the voyage and an interpreter.

Fred W. Galloway, Jr.

Master - SS DEL VALLE

In port: Buenos Aires

cc: File

al / de marzo de 1904. Se le dio un servicio de aterrizaje en los
que fueron a tierra. Se le dio un servicio de aterrizaje en los
que fueron a tierra. Se le dio un servicio de aterrizaje en los
que fueron a tierra. Se le dio un servicio de aterrizaje en los
que fueron a tierra. Se le dio un servicio de aterrizaje en los
durante el viaje y un interprete.

Comandante - SS DEL VALLE
In port: Buenos Aires

SECRETO

Nº 06, 104, 570.

Letra ~ Lya

MEMORANDO

18

Para informação de

Producido por

Senhor A. I.

Senhor O. A. A.

Após de se elevam cópias de ta-

des do início do

em 200. Aulas, 10 de mayo de 1902.-

[Handwritten signature]

Alonso de la Cruz
Jefe de la Oficina

DE. N. 104. 570. 2

CCCCA
CCCCB



COMPAGNIE RADIO-MARITIME C.R.M.

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 16 000 000 F
6 RUE LAVOISIER 75008 PARIS F. N° 52 38
CABLE EXPLORADEQ PARIS TELEX 284465



RADIOTELEGRAMME

DÉ SERVICE

NAVIRE

THONON

Indic d'appel

P A 8 0

RECEPTION

De station St-Lys

(Moyen et destination de la station qui a envoyé)

Date 04.05.82 Heure 1702

TAXES

De bord

Terrestre

Telegraph

Accessoires

TOTAL

TRANSMISSION

Via station

Date

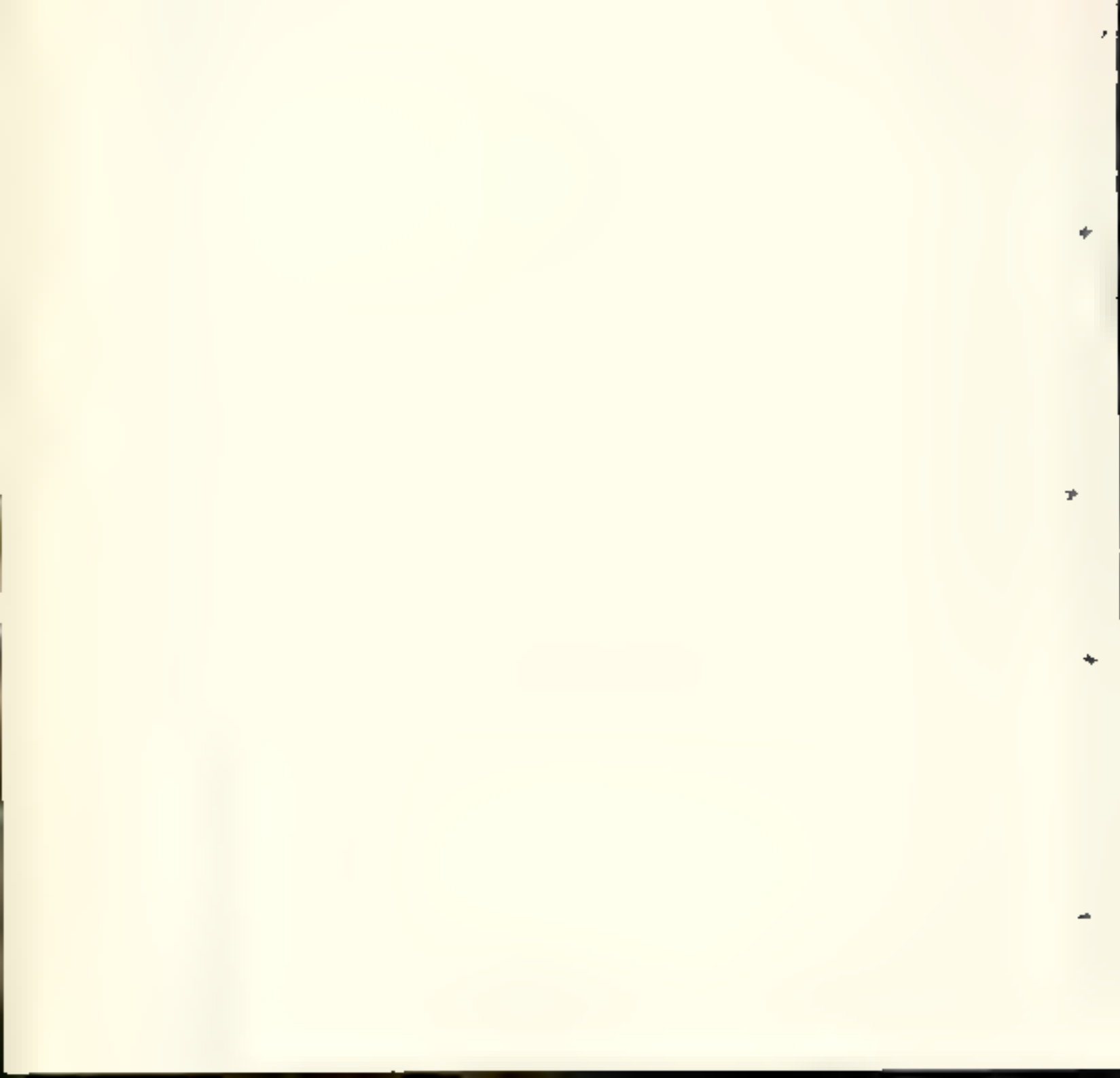
Heure

Nature du Telegramme	Origine	Numero	Nombre de mots	Date de depot	Heure de depot	Mentions de 40 y 50 mots de
URG. T	P A R I S	1	63/57	3	1523Z	

Adresse URGENT - COMMANDEMENT THONON ST LYS RADIO

Suite RUMOURS PREFECTURE MARITIME ARGENTINE STOR-PE TOUT NAVIERES
POUR ARRIVOIR NEMENT A RECALADA ET REFUSE DON EN INFORMATION SUR MOU-
VEMENTS DE NAVIERES DANS RIO DE LA PLATA VOUS DEMANDONS LOUS PRECISER EME
D'URGENCE VOTRE POSITION ACTUELLE ET VOTRE ETA PRECISEE A RECALADA POUR
EVENTUELLE MODIFICATION ITINERAIRES AVEC ESCALE MONTEVIDEO SELON INSTRUCTIONS
ATTENDONS D'AGENT BUSCO. AIRES SALUTATIONS * SEAS PARIS.

1A 50 10 78





COMPAGNIE RADIO-MARITIME C. R. M.

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.000.000 F
8 RUE LAVALINE 75006 PARIS TEL 750 28 96
CABLE EXPLORADEG PARIS TELEX 250065



RADIOTELEGRAMME

DE SERVICE

NAVIRE

THONON

Indic. d'Appel

DNBO

RECEPTION

De station Saint-Lys

Nom et particulier de la station qui a communiqué

Date 20.04.82 Heure 1557

TAXES

De bord

Terrestre

Telegraph

Accessoires

TOTAL

TRANSMISSION

Via station

Date

Heure

Nature du Telegramme	Origine	Numéro	Nombre de mots	Date de départ	Heure de départ	Montants de service vues, etc.
	PARIS	2	118/114	20	1309	

Adresse URGENT COMMANDEMENT THONON 37 LYS RADIO

Texte DE SEAS PARIS A COMMANDEMENT

CONFLIT ARGENTINE GRANDE BRETAGNE

- 1) ZONE INTERDITE DELIMITEE PAR CERCLE 200 MILES MARINS DE RAYON A PARTIR CENTRE SITUE PAR LAT: 51 DEG. 40'S LONG: 59 DEG 30' OUEST
- 2) ZONE CONSIDEREES COMME PRESERVANT DES RI... = 200 MILES A PARTIR COTE CONTINENTALE ARGENTINE - DELIMITEES DE 200 MILES CENTREES SUR ILES GEORGES DU SUD ET SANDWICH DU SUD.

A TOUTES NOS NAVIRES OPERANT DANS CES... COMMUNIQUER
TOUTES INFORMATIONS CONCERNANT POSITION ET MOUVEMENTS: PORT/DATE DEPART
ROUTES SUIVIES. VITESSE, POSITION / DATE DE DEPART. PORT ET ETA ARRIVEE
ET... ET A... 650421). 01 ET LYS +

Nº

Letra

MEMORANDO

Para información de

Producido por

El

El

INFORME REFERENTE A INSPECCION DE BUQUE POR LAS
FUERZAS NAVALES ARGENTINAS.

A las 1400 horas del 4 de Mayo, 1982, el s.s. Del Valle partió de Montevideo rumbo a Buenos Aires. A esa hora el buque fué informado por el estacionario Recalada, via VHF, que procediera a lat. 35°37'S-long. 56°34' (aprox. 26 millas al sur de Recalada) y fondear para esperar la inspección de seguridad por la Armada Argentina.

A las 1639 horas, 4 de Mayo, el buque fondeó en el lugar antemencionado y fué informado que la inspección no se llevaría a cabo antes de las 0700 horas del 5 de Mayo.

A las 0835 horas, 5 de Mayo, aproximadamente 20 hombres representativos de la Armada Argentina, Oficina de Prefectura y Departamento de Aduana embarcaron al buque. A continuación se enumeran las actividades que siguieron su subida a bordo:

- 1) Cada tripulante tuvo que presentar su documentación de embarque y estar físicamente presente y controlado contra la lista de tripulación.
- 2) Se llevó a cabo un registro a fondo de las cabinas de la tripulación, depósitos y espacios de máquinas.
- 3) Se realizó un muestreo de la carga, aunque los contenedores precintados no se tocaron.
- 4) Se realizó un muy riguroso escrutinio de los certificados del buque, apoles, manifiestos, listas de rancho, declaraciones de tripulantes, etc.
- 5) Se inspeccionaron tanto las vitacoras de máquina y de puente, todos los mensajes de radio, enviados y recibidos y todas las cartas náuticas usadas durante el viaje.
- 6) La ubicación y capacidad de los tanques de combustible fué revisada.
- 7) Al Capitán se le solicitó contestara algunas preguntas oficiales referente a si había empatizantes Británicos a bordo, puertos de escala y si el vapor había tenido algún contacto con buques Británicos.

Toda conversación fué llevada a cabo en Castellano.

El grupo abordante fué educado y cortés y ninguna hostilidad fué notada en algún momento, aunque atmosfera estrictamente oficial fué mantenida durante toda la visita. Trajeron su comida y utensilios, abordando no aceptando nada (café, gaseosa, cerveza, etc.) del vapor.

Después de haberse cumplido toda la inspección el grupo actuante desembarcó a las 1441 horas el día 5 de Mayo, dejando 2 oficiales y 6 marineros de la prefectura a bordo para seguir en viaje a Buenos Aires.

A las 1504 horas, 5 de Mayo el buque recibió permiso de las autoridades Argentinas para proceder a Buenos Aires.

Se recomienda que en el futuro los buques de Delta que escalen en Buenos Aires tengan a bordo un juego completo de manifiesto cubriendo toda la carga cargada y o descargada durante el viaje y un interprete.

Fred H. Galloway
Capitán - s.s. Del Valle
En Puerto: Buenos Aires

MEMORANDUM

Para información de

Решение. 400 руб.

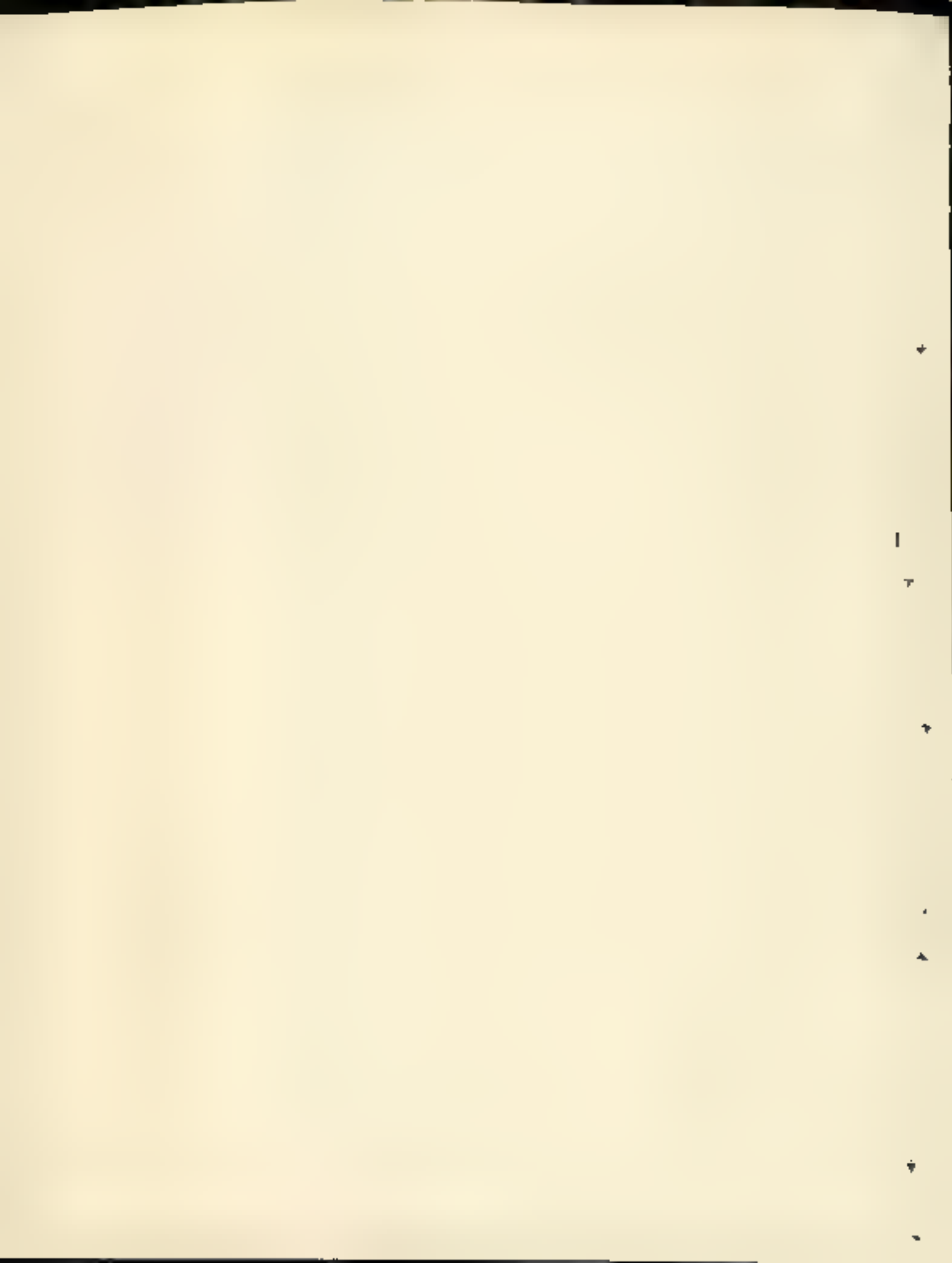
113

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840.

[illegible][illegible]

1

$\frac{d}{dt} \left(\frac{1}{r^2} \right) = -\frac{2}{r^3} \frac{dr}{dt}$



Delta Line

DELTA STEAMSHIP LINES INC • 700 INTERNATIONAL TRADE MART • NEW ORLEANS LA 70 50
P O Box 50230 Cub • DELTA LINE Telex 41 757 • DELTA SS B Telephone 504 522 1402

S.S. DEL VALLE
Voyage No. 71

May 5, 1902

414

On May 1, 1902, I received verbal instructions via Montevideo agent -
ERNESTO J. ROHR, S.A. - and Delta Steamship Lines in New Orleans to
construct five(5) American flags painted on plywood to be used in the
event vessel is fired upon to denote nationality and neutrality.

Fred H. Galloway
Fred H. Galloway
Master
SS DEL VALLE





Delta Line
DELTA STEAMSHIP LINES INC.

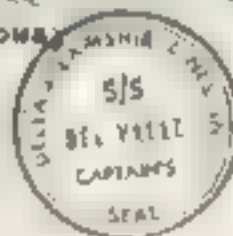
S.S. DEL VALLE
Voyage No. 71

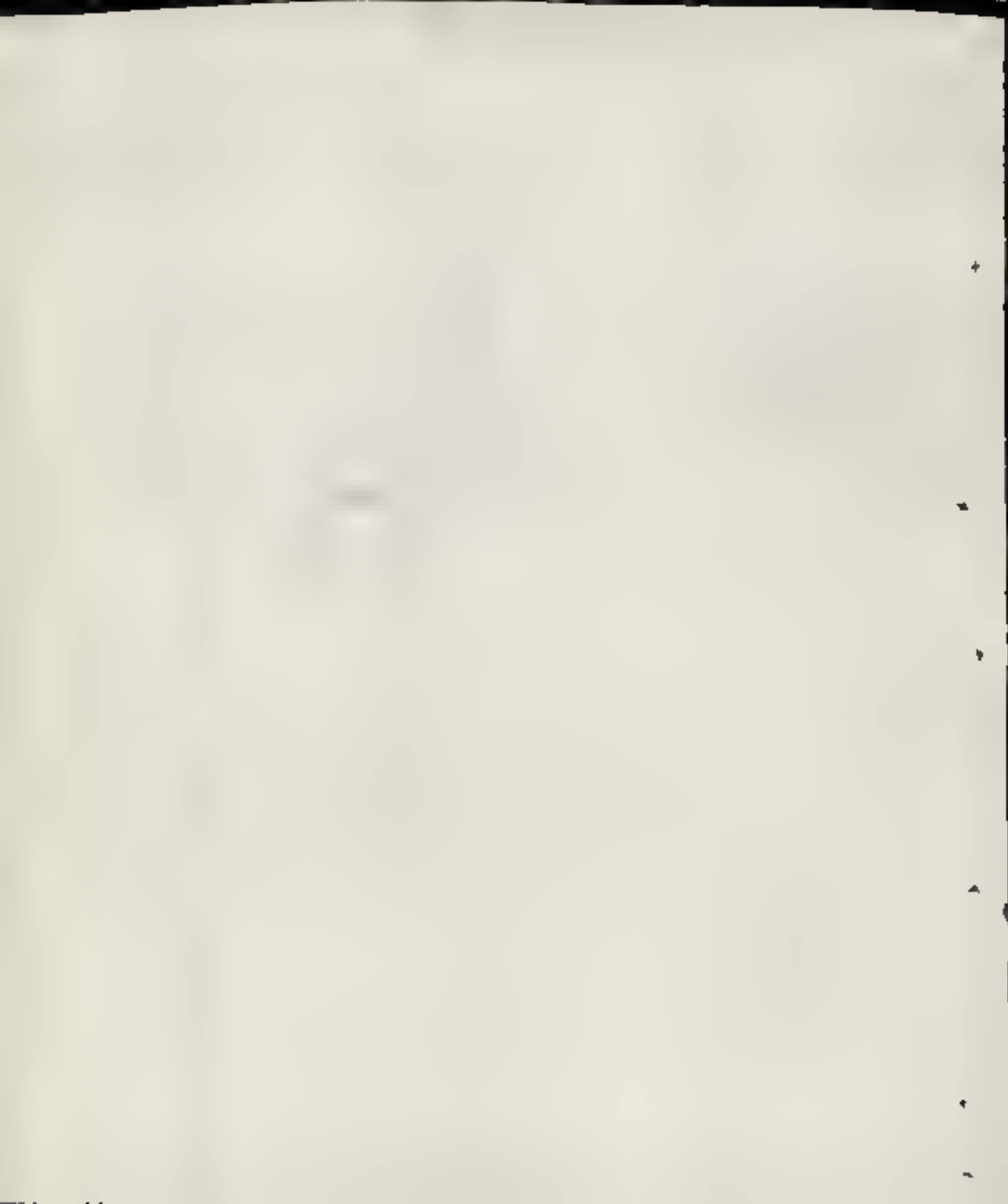
May 5, 1962

115

On May 1, 1962, I received verbal instructions via Montevideo agent - ERNESTO J. MOHR, S.A. - and Delta Steamship Lines in New Orleans to construct five(5) American flags painted on plywood to be used in the event vessel is fired upon to denote nationality and neutrality.

Fred. H. Galloway
Master
SS DEL VALLE





Date: April 2 1982

| | | |
|-------------------|--------|------------|
| NAME | OFFICE | COPIES TO |
| Armando Gonçalves | Santos | R 5 Jaggas |
| ALL MASTERS | OFFICE | |

Subject: PRESENT SITUATION INVOLVING ARGENTINA, ET AL

11p

To
Master Del Valle w 71
In Port

Following telexes received from Management relating the subject above

- 1) From - DMATC Washington D.C. re travel status
- 2) From - S-STATZ Washington D.C. re travel status - Argentinian

Ministry
Armando Gonçalves



412

10/10/10



Stewart Wrightson Cusur S.A.

Remite a: Piso 2° D: =
 (another name)
 Box 2236 Correo Central
 Tel. 04 2205 4257 8:27
 Telex 08 2208 CUSUR AR
 Capital: Guaraníes 50000

114

Buenos Aires, 1. de Mayo de 1962

Señores
 SEA CONTAINERS CHARTERING y/o Otros
Presente

Attn. Sr. Roberto Alvarez

Ref. [Cartera Marítima - Riesgos de Fletes de
 Maquinarias y Carga - Buenos Aires -
 Vigencia 12 meses a partir del 10/3/62]

De nuestra consideración:

Acordamos a la presente comunicación recibida de nues-
 tros representantes, los Sres. Stewart Smith and Incorporated, respecto de
 la suscripción del seguro, que confiamos contará con vuestra conformidad.

En otra particular y referencias a vuestros servicios,
 aprovechamos la presente oportunidad para saludaros muy atenta-

STEWART WRIGHTSON CUSUR S.A.

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

AS/al

El Instituto de Amagura de los Combustibles y la Asociación de Suscriptores del Lloyd verificaron que han sido Aviso General de Cancelación respecto de Buques de Guerra que no se efectúan por efectividad a las 24 horas, hasta el 15 de mayo de 1954.

En consecuencia, el 15 de mayo de 1954, se ordena el cumplimiento de este aviso, sujeta a que se incluyan las siguientes exclusiones en los 15 días de vigencia.

K) Argentina

y aguas del Atlántico Sur al Este de 70° Oeste,
Norte de 60° Sur,
Sur de 34° Sur y
Oeste de 50° Oeste.

Incluyendo las aguas dentro de los límites de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur. Este exclusión no se aplica a aguas territoriales de la República Oriental del Uruguay.

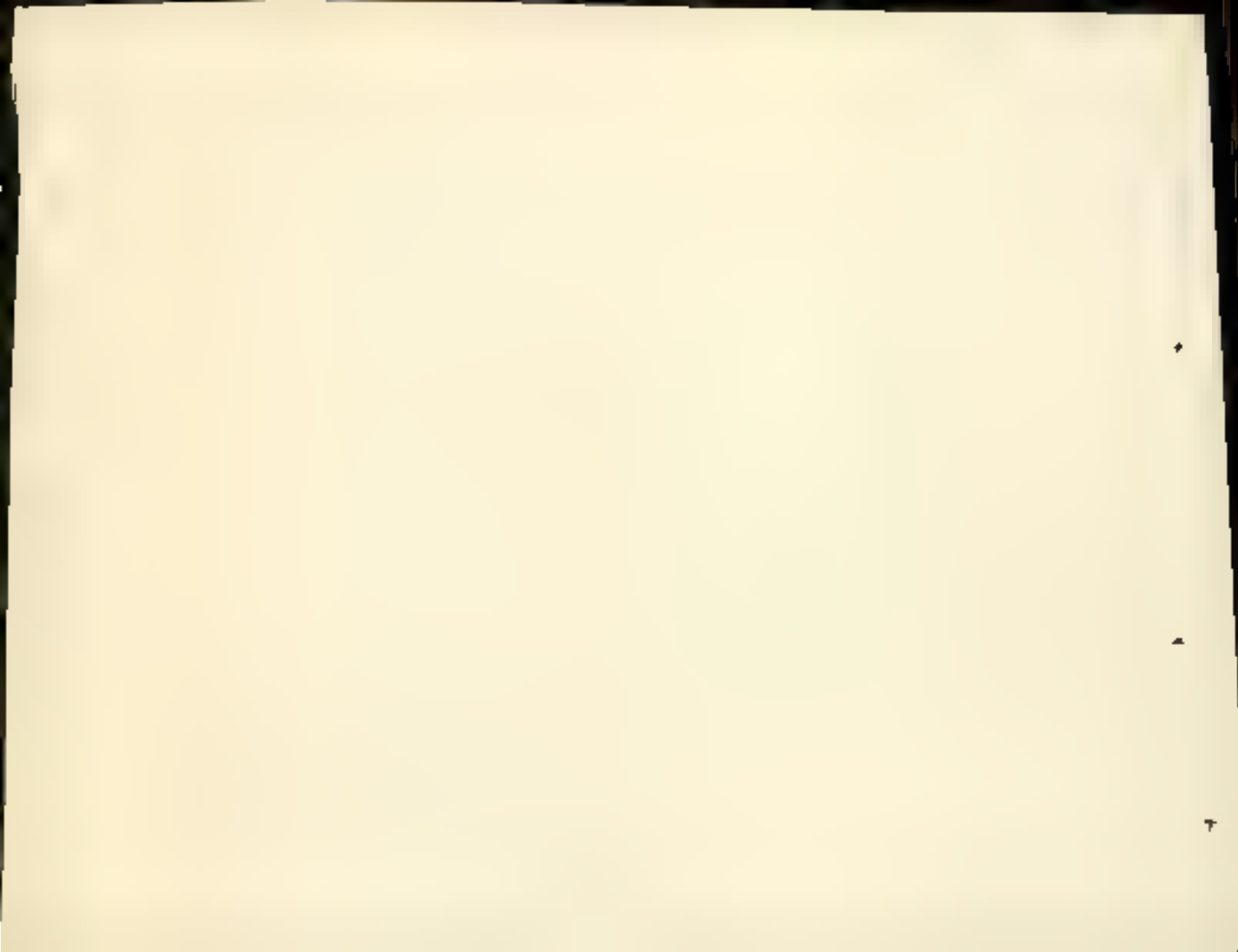
Por otro, las condiciones limitativas de navegación para Buques de Guerra establecidos en uso general de los buques de Buques de Guerra correspondientes, serían como sigue:

Exclusiones Actuales:

- A) Angola (incluyendo Cabinda).
- B) Camboya.
- C) China.
- D) Egipto (incluyendo Canal de Suez).
- E) Golfo de Akaba.
- F) Israel.
- G) Jordania.
- H) Líbano.
- I) Siria.
- J) Golfo Pérsico y aguas adyacentes incluyendo el Golfo de Omán, al norte de 24° Norte.
- K) Argentina y aguas del Atlántico Sur al Este de 70° Oeste,
Norte de 60° Sur,
Sur de 34° Sur y
Oeste de 50° Oeste,

incluyendo aguas dentro de 200 millas desde las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur. Este exclusión no se aplica a aguas territoriales de la República Oriental del Uruguay.

Agradeceríamos tener debida nota de esta comunicación como corresponde.



05-05-62

122

SECRET

Official Activity

and the results of the investigation.

President of the United States.

Interstate Commerce Commission.

SECRET

and the results of the investigation.

and the results of the investigation.

and the results of the investigation.

Interstate Commerce Commission - 100514

United States Department of Justice

Department of Justice

and the results of the investigation.

and the results of the investigation.

and the results of the investigation.

and the results of the investigation.

and the results of the investigation.

and the results of the investigation. - 311-001, 3

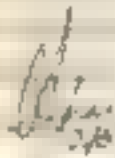
and the results of the investigation. - 311-001, 3

From USHADA At _____ To MONTEVIDEO

Day SATURDAY

Date 1 MAY 1982

| HOURS | LOG | COURSES | | | | ERRORS | | | | LOWEY
Bjor Est | Consolid
Barometer
Reading | TEMPERATURE | | WIND | | ON DUTY
in Port Year | |
|-------|-----|---------|-----|-----|----|--------|-------|-------|-------------|-------------------|----------------------------------|-------------|-----------|-------|-------------------|-------------------------|--|
| | | True | Obs | - | E. | S | Speed | State | Dry
Bulb | | | Wet
Bulb | Direction | Force | Look-Out | Chartmaster | |
| 1 | | 029 | 03. | 016 | | | 15E | | +2 | | | | | | | | |
| 2 | | " | " | " | | | " | | | | | | | | | | |
| 3 | | " | " | " | | | " | | | | | | | | | | |
| 4 | | 029 | 03. | 016 | | | 15E | | +2 | 102.1 | 120 | 100 | ENE | 4 | SAILOR
A. DART | THAN AUNG | |
| 5 | | 029 | 03. | 016 | | | 15E | | +2 | | | | | | | | |
| 6 | | " | " | " | | | " | | | | | | | | | | |
| 7 | | " | " | " | | | " | | | | | | | | | | |
| 8 | | 029 | 03. | 018 | | | 13E | | +2 | 102.3.2 | 110 | 100 | ENE | 4 | WILLIAM
H. AY | THAN AUNG | |
| 9 | | 029 | 03. | 018 | | | 13E | | +2 | | | | | | | | |
| 10 | | " | " | " | | | " | | | | | | | | | | |
| 11 | | " | " | " | | | " | | | | | | | | | | |
| 12 | | 029 | 03. | 018 | | | 13E | | +2 | 102.4.7 | 110 | 100 | ENE | 4 | | THAN AUNG | |

| Day | | Date | | REMARKS | | | |
|--|-------|----------|------|---|------|--------------------|---------------------|
| OFFICERS | | | | 123 | | | |
|  | | | | 1/2 Pitching & Rolling easily
1/2 D and 1/2 S well mainly cloudy sky generally hazy, N | | | |
| 1/2 Rolling and Pitching easily
1/2 to 1/4 Mainly cloudy and clear Moderate swell and breeze. | | | | | | | |
| 1/2 to 1/4 Carrows Rest of fore drafts | | | | | | | |
| 1/2 Rolling & Pitching easily
1/2 to 1/4 D and 1/2 S cloudy, and sea by 1/2 to 1/4 S S good | | | | | | | |
| Harbour | Time | Stoppage | Time | Anchor | Time | Time in Port | Time at Noon |
| Standing Time | Hrs. | | Hrs. | Mrs. | | From Previous Noon | In Relation to GMT. |
| Duration | Mins. | Causes | | Reason | | Total Time in Port | |
| | | | | | | Since Arrival | |
| | | | | | | Hrs. | Mins. |
| | | | | | | Hrs. | Mins. |

| True Course | | NOON POSITION | | From Previous Noon Full Speed | On Passage to Date Full Speed | Date By Log | Set |
|--------------------|----------|---------------|----------|-------------------------------|-------------------------------|-------------|-------|
| From Previous Noon | Latitude | Longitude | Distance | | | | |
| 021 | Dr. | Dr. | 7 nls. | 57 30 | 7 nls. | Dr. To 50 | Drift |
| | Dr. | Dr. | 7 kts. | 17 15 | 7 kts. | | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|-----|-----|----|----|-------|-------|-----|----|---|------------|---------|--|--|
| 13 | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | 02 | 33 | 022 | 1E | +4 | 10252 | 12 SE | 11C | SE | 4 | WIND HEAVY | IN AUNG | | |
| 18 | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 024 | 033 | 024 | 9E | +4 | 10252 | 12 SE | 11C | SE | 4 | WIND HEAVY | IN AUNG | | |
| 21 | 024 | 033 | 024 | 9E | +4 | | | | | | | | | |
| 22 | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | | | | | | | | | | | | | | |
| 24 | 025 | 033 | 024 | 9E | +4 | 10257 | 13 | 11 | SE | 4 | WIND HEAVY | IDE MEI | | |

[illegible]

| Hatch
No. | S LCE SOUNDINGS | | | | | | Fork
No. | WATER ON BOARD | | | Hatch
No. | CARGO ON BOARD | | |
|--------------|-----------------|---|----|------|----|----|-------------|----------------|----------------|-----------------|--------------|------------------|------|------|
| | Time | P | S. | Time | M. | S. | | Time | Balled
Tons | Weaving
Time | | Dredging
Time | Tree | Tonn |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |

[illegible]

124

125

125

125

I - IDENTIFICACIÓN BUQUES ARGENTINOS (CICLEROS, GRANELEROS, MULTIPRO, PESQUEROS, ETC)

| | |
|---|-----|
| 1 | 0 |
| 1 | 1 |
| 1 | 2 |
| 1 | 3 |
| 1 | 4 |
| 1 | 5 |
| 1 | 6 |
| 1 | 7 |
| 1 | 8 |
| 1 | 9 |
| 1 | 10 |
| 1 | 11 |
| 1 | 12 |
| 1 | 13 |
| 1 | 14 |
| 1 | 15 |
| 1 | 16 |
| 1 | 17 |
| 1 | 18 |
| 1 | 19 |
| 1 | 20 |
| 1 | 21 |
| 1 | 22 |
| 1 | 23 |
| 1 | 24 |
| 1 | 25 |
| 1 | 26 |
| 1 | 27 |
| 1 | 28 |
| 1 | 29 |
| 1 | 30 |
| 1 | 31 |
| 1 | 32 |
| 1 | 33 |
| 1 | 34 |
| 1 | 35 |
| 1 | 36 |
| 1 | 37 |
| 1 | 38 |
| 1 | 39 |
| 1 | 40 |
| 1 | 41 |
| 1 | 42 |
| 1 | 43 |
| 1 | 44 |
| 1 | 45 |
| 1 | 46 |
| 1 | 47 |
| 1 | 48 |
| 1 | 49 |
| 1 | 50 |
| 1 | 51 |
| 1 | 52 |
| 1 | 53 |
| 1 | 54 |
| 1 | 55 |
| 1 | 56 |
| 1 | 57 |
| 1 | 58 |
| 1 | 59 |
| 1 | 60 |
| 1 | 61 |
| 1 | 62 |
| 1 | 63 |
| 1 | 64 |
| 1 | 65 |
| 1 | 66 |
| 1 | 67 |
| 1 | 68 |
| 1 | 69 |
| 1 | 70 |
| 1 | 71 |
| 1 | 72 |
| 1 | 73 |
| 1 | 74 |
| 1 | 75 |
| 1 | 76 |
| 1 | 77 |
| 1 | 78 |
| 1 | 79 |
| 1 | 80 |
| 1 | 81 |
| 1 | 82 |
| 1 | 83 |
| 1 | 84 |
| 1 | 85 |
| 1 | 86 |
| 1 | 87 |
| 1 | 88 |
| 1 | 89 |
| 1 | 90 |
| 1 | 91 |
| 1 | 92 |
| 1 | 93 |
| 1 | 94 |
| 1 | 95 |
| 1 | 96 |
| 1 | 97 |
| 1 | 98 |
| 1 | 99 |
| 1 | 100 |

II - IDENTIFICACIÓN BOMBAS ARGENTINAS (C 20, 3 TANQUES Y GASGROS)

[illegible]

| 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | | 9 | | 10 | | 11 | | 12 | | 13 | | 14 | | 15 | | 16 | | 17 | | 18 | | 19 | | 20 | | 21 | | 22 | | 23 | | 24 | | 25 | | 26 | | 27 | | 28 | | 29 | | 30 | | 31 | | 32 | | 33 | | 34 | | 35 | | 36 | | 37 | | 38 | | 39 | | 40 | | 41 | | 42 | | 43 | | 44 | | 45 | | 46 | | 47 | | 48 | | 49 | | 50 | | 51 | | 52 | | 53 | | 54 | | 55 | | 56 | | 57 | | 58 | | 59 | | 60 | | 61 | | 62 | | 63 | | 64 | | 65 | | 66 | | 67 | | 68 | | 69 | | 70 | | 71 | | 72 | | 73 | | 74 | | 75 | | 76 | | 77 | | 78 | | 79 | | 80 | | 81 | | 82 | | 83 | | 84 | | 85 | | 86 | | 87 | | 88 | | 89 | | 90 | | 91 | | 92 | | 93 | | 94 | | 95 | | 96 | | 97 | | 98 | | 99 | | 100 | | 101 | | 102 | | 103 | | 104 | | 105 | | 106 | | 107 | | 108 | | 109 | | 110 | | 111 | | 112 | | 113 | | 114 | | 115 | | 116 | | 117 | | 118 | | 119 | | 120 | | 121 | | 122 | | 123 | | 124 | | 125 | | 126 | | 127 | | 128 | | 129 | | 130 | | 131 | | 132 | | 133 | | 134 | | 135 | | 136 | | 137 | | 138 | | 139 | | 140 | | 141 | | 142 | | 143 | | 144 | | 145 | | 146 | | 147 | | 148 | | 149 | | 150 | | 151 | | 152 | | 153 | | 154 | | 155 | | 156 | | 157 | | 158 | | 159 | | 160 | | 161 | | 162 | | 163 | | 164 | | 165 | | 166 | | 167 | | 168 | | 169 | | 170 | | 171 | | 172 | | 173 | | 174 | | 175 | | 176 | | 177 | | 178 | | 179 | | 180 | | 181 | | 182 | | 183 | | 184 | | 185 | | 186 | | 187 | | 188 | | 189 | | 190 | | 191 | | 192 | | 193 | | 194 | | 195 | | 196 | | 197 | | 198 | | 199 | | 200 | | 201 | | 202 | | 203 | | 204 | | 205 | | 206 | | 207 | | 208 | | 209 | | 210 | | 211 | | 212 | | 213 | | 214 | | 215 | | 216 | | 217 | | 218 | | 219 | | 220 | | 221 | | 222 | | 223 | | 224 | | 225 | | 226 | | 227 | | 228 | | 229 | | 230 | | 231 | | 232 | | 233 | | 234 | | 235 | | 236 | | 237 | | 238 | | 239 | | 240 | | 241 | | 242 | | 243 | | 244 | | 245 | | 246 | | 247 | | 248 | | 249 | | 250 | | 251 | | 252 | | 253 | | 254 | | 255 | | 256 | | 257 | | 258 | | 259 | | 260 | | 261 | | 262 | | 263 | | 264 | | 265 | | 266 | | 267 | | 268 | | 269 | | 270 | | 271 | | 272 | | 273 | | 274 | | 275 | | 276 | | 277 | | 278 | | 279 | | 280 | | 281 | | 282 | | 283 | | 284 | | 285 | | 286 | | 287 | | 288 | | 289 | | 290 | | 291 | | 292 | | 293 | | 294 | | 295 | | 296 | | 297 | | 298 | | 299 | | 300 | | 301 | | 302 | | 303 | | 304 | | 305 | | 306 | | 307 | | 308 | | 309 | | 310 | | 311 | | 312 | | 313 | | 314 | | 315 | | 316 | | 317 | | 318 | | 319 | | 320 | | 321 | | 322 | | 323 | | 324 | | 325 | | 326 | | 327 | | 328 | | 329 | | 330 | | 331 | | 332 | | 333 | | 334 | | 335 | | 336 | | 337 | | 338 | | 339 | | 340 | | 341 | | 342 | | 343 | | 344 | | 345 | | 346 | | 347 | | 348 | | 349 | | 350 | | 351 | | 352 | | 353 | | 354 | | 355 | | 356 | | 357 | | 358 | | 359 | | 360 | | 361 | | 362 | | 363 | | 364 | | 365 | | 366 | | 367 | | 368 | | 369 | | 370 | | 371 | | 372 | | 373 | | 374 | | 375 | | 376 | | 377 | | 378 | | 379 | | 380 | | 381 | | 382 | | 383 | | 384 | | 385 | | 386 | | 387 | | 388 | | 389 | | 390 | | 391 | | 392 | | 393 | | 394 | | 395 | | 396 | | 397 | | 398 | | 399 | | 400 | | 401 | | 402 | | 403 | | 404 | | 405 | | 406 | | 407 | | 408 | | 409 | | 410 | | 411 | | 412 | | 413 | | 414 | | 415 | | 416 | | 417 | | 418 | | 419 | | 420 | | 421 | | 422 | | 423 | | 424 | | 425 | | 426 | | 427 | | 428 | | 429 | | 430 | | 431 | | 432 | | 433 | | 434 | | 435 | | 436 | | 437 | | 438 | | 439 | | 440 | | 441 | | 442 | | 443 | | 444 | | 445 | | 446 | | 447 | | 448 | | 449 | | 450 | | 451 | | 452 | | 453 | | 454 | | 455 | | 456 | | 457 | | 458 | | 459 | | 460 | | 461 | | 462 | | 463 | | 464 | | 465 | | 466 | | 467 | | 468 | | 469 | | 470 | | 471 | | 472 | | 473 | | 474 | | 475 | | 476 | | 477 | | 478 | | 479 | | 480 | | 481 | | 482 | | 483 | | 484 | | 485 | | 486 | | 487 | | 488 | | 489 | | 490 | | 491 | | 492 | | 493 | | 494 | | 495 | | 496 | | 497 | | 498 | | 499 | | 500 | | 501 | | 502 | | 503 | | 504 | | 505 | | 506 | | 507 | | 508 | | 509 | | 510 | | 511 | | 512 | | 513 | | 514 | | 515 | | 516 | | 517 | | 518 | | 519 | | 520 | | 521 | | 522 | | 523 | | 524 | | 525 | | 526 | | 527 | | 528 | | 529 | | 530 | | 531 | | 532 | | 533 | | 534 | | 535 | | 536 | | 537 | | 538 | | 539 | | 540 | | 541 | | 542 | | 543 | | 544 | | 545 | | 546 | | 547 | | 548 | | 549 | | 550 | | 551 | | 552 | | 553 | | 554 | | 555 | | 556 | | 557 | | 558 | | 559 | | 560 | | 561 | | 562 | | 563 | | 564 | | 565 | | 566 | | 567 | | 568 | | 569 | | 570 | | 571 | | 572 | | 573 | | 574 | | 575 | | 576 | | 577 | | 578 | | 579 | | 580 | | 581 | | 582 | | 583 | | 584 | | 585 | | 586 | | 587 | | 588 | | 589 | | 590 | | 591 | | 592 | | 593 | | 594 | | 595 | | 596 | | 597 | | 598 | | 599 | | 600 | | 601 | | 602 | | 603 | | 604 | | 605 | | 606 | | 607 | | 608 | | 609 | | 610 | | 611 | | 612 | | 613 | | 614 | | 615 | | 616 | | 617 | | 618 | | 619 | | 620 | | 621 | | 622 | | 623 | | 624 | | 625 | | 626 | | 627 | | 628 | | 629 | | 630 | | 631 | | 632 | | 633 | | 634 | | 635 | | 636 | | 637 | | 638 | | 639 | | 640 | | 641 | | 642 | | 643 | | 644 | | 645 | | 646 | | 647 | | 648 | | 649 | | 650 | | 651 | | 652 | | 653 | | 654 | | 655 | | 656 | | 657 | | 658 | | 659 | | 660 | | 661 | | 662 | | 663 | | 664 | | 665 | | 666 | | 667 | | 668 | | 669 | | 670 | | 671 | | 672 | | 673 | | 674 | | 675 | | 676 | | 677 | | 678 | | 679 | | 680 | | 681 | | 682 | | 683 | | 684 | | 685 | | 686 | | 687 | | 688 | | 689 | | 690 | | 691 | | 692 | | 693 | | 694 | | 695 | | 696 | | 697 | | 698 | | 699 | | 700 | | 701 | | 702 | | 703 | | 704 | | 705 | | 706 | | 707 | | 708 | | 709 | | 710 | | 711 | | 712 | | 713 | | 714 | | 715 | | 716 | | 717 | | 718 | | 719 | | 720 | | 721 | | 722 | | 723 | | 724 | | 725 | | 726 | | 727 | | 728 | | 729 | | 730 | | 731 | | 732 | | 733 | | 734 | | 735 | | 736 | | 737 | | 738 | | 739 | | 740 | | 741 | | 742 | | 743 | | 744 | | 745 | | 746 | | 747 | | 748 | | 749 | | 750 | | 751 | | 752 | | 753 | | 754 | | 755 | | 756 | | 757 | | 758 | | 759 | | 760 | | 761 | | 762 | | 763 | | 764 | | 765 | | 766 | | 767 | | 768 | | 769 | | 770 | | 771 | | 772 | | 773 | | 774 | | 775 | | 776 | | 777 | | 778 | | 779 | | 780 | | 781 | | 782 | | 783 | | 784 | | 785 | | 786 | | 787 | | 788 | | 789 | | 790 | | 791 | | 792 | | 793 | | 794 | | 795 | | 796 | | 797 | | 798 | | 799 | | 800 | | 801 | | 802 | | 803 | | 804 | | 805 | | 806 | | 807 | | 808 | | 809 | | 810 | | 811 | | 812 | | 813 | | 814 | | 815 | | 816 | | 817 | | 818 | | 819 | | 820 | | 821 | | 822 | | 823 | | 824 | | 825 | | 826 | | 827 | | 828 | | 829 | | 830 | | 831 | | 832 | | 833 | | 834 | | 835 | | 836 | | 837 | | 838 | | 839 | | 840 | | 841 | | 842 | | 843 | | 844 | | 845 | | 846 | | 847 | | 848 | | 849 | | 850 | | 851 | | 852 | | 853 | | 854 | | 855 | | 856 | | 857 | | 858 | | 859 | | 860 | | 861 | | 862 | | 863 | | 864 | | 865 | | 866 | | 867 | | 868 | | 869 | | 870 | | 871 | | 872 | | 873 | | 874 | | 875 | | 876 | | 877 | | 878 | | 879 | | 880 | | 881 | | 882 | | 883 | | 884 | | 885 | | 886 | | 887 | | 888 | | 889 | | 890 | | 891 | | 892 | | 893 | | 894 | | 895 | | 896 | | 897 | | 898 | | 899 | | 900 | | 901 | | 902 | | 903 | | 904 | | 905 | | 906 | | 907 | | 908 | | 909 | | 910 | | 911 | | 912 | | 913 | | 914 | | 915 | | 916 | | 917 | | 918 | | 919 | | 920 | | 921 | | 922 | | 923 | | 924 | | 925 | | 926 | | 927 | | 928 | | 929 | | 930 | | 931 | | 932 | | 933 | | 934 | | 935 | | 936 | | 937 | | 938 | | 939 | | 940 | | 941 | | 942 | | 943 | | 944 | | 945 | | 946 | | 947 | | 948 | | 949 | | 950 | | 951 | | 952 | | 953 | | 954 | | 955 | | 956 | | 957 | | 958 | | 959 | | 960 | | 961 | | 962 | | 963 | | 964 | | 965 | | 966 | | 967 | | 968 | | 969 | | 970 | | 971 | | 972 | | 973 | | 974 | | 975 | | 976 | | 977 | | 978 | | 979 | | 980 | | 981 | | 982 | | 983 | | 984 | | 985 | | 986 | | 987 | | 988 | | 989 | | 990 | | 991 | | 992 | | 993 | | 994 | | 995 | | 996 | | 997 | | 998 | | 999 | | 1000 | | 1001 | | 1002 | | 1003 | | 1004 | | 1005 | | 1006 | | 1007 | | 1008 | | 1009 | | 1010 | | 1011 | | 1012 | | 1013 | | 1014 | | 1015 | | 1016 | | 1017 | | 1018 | | 1019 | | 1020 | | 1021 | | 1022 | | 1023 | | 1024 | | 1025 | | 1026 | | 1027 | | 1028 | | 1029 | | 1030 | | 1031 | | 1032 | | 1033 | | 1034 | | 1035 | | 1036 | | 1037 | | 1038 | | 1039 | | 1040 | | 1041 | | 1042 | | 1043 | | 1044 | | 1045 | | 1046 | | 1047 | | 1048 | | 1049 | | 1050 | | 1051 | | 1052 | | 1053 | | 1054 | | 1055 | | 1056 | | 1057 | | 1058 | | 1059 | | 1060 | | 1061 | | 1062 | | 1063 | | 1064 | | 1065 | | 1066 | | 1067 | | 1068 | | 1069 | | 1070 | | 1071 | | 1072 | | 1073 | | 1074 | | 1075 | | 1076 | | 1077 | | 1078 | | 1079 | | 1080 | | 1081 | | 1082 | | 1083 | | 1084 | | 1085 | | 1086 | | 1087 | | 1088 | | 1089 | | 1090 | | 1091 | | 1092 | | 1093 | | 1094 | | 1095 | | 1096 | | 1097 | | 1098 | | 1099 | | 1100 | | 1101 | | 1102 | | 1103 | | 1104 | | 1105 | | 1106 | | 1107 | | 1108 | | 1109 | | 1110 | | 1111 | | 1112 | | 1113 | | 1114 | | 1115 | | 1116 | | 1117 | | 1118 | | 1119 | | 1120 | | 1121 | | 1122 | | 1123 | | 1124 | |
|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|
|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|-----|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|





INDEX

| | |
|-------------------|------|
| Introduction | 1 |
| Chapter I | 10 |
| Chapter II | 20 |
| Chapter III | 30 |
| Chapter IV | 40 |
| Chapter V | 50 |
| Chapter VI | 60 |
| Chapter VII | 70 |
| Chapter VIII | 80 |
| Chapter IX | 90 |
| Chapter X | 100 |
| Chapter XI | 110 |
| Chapter XII | 120 |
| Chapter XIII | 130 |
| Chapter XIV | 140 |
| Chapter XV | 150 |
| Chapter XVI | 160 |
| Chapter XVII | 170 |
| Chapter XVIII | 180 |
| Chapter XIX | 190 |
| Chapter XX | 200 |
| Chapter XXI | 210 |
| Chapter XXII | 220 |
| Chapter XXIII | 230 |
| Chapter XXIV | 240 |
| Chapter XXV | 250 |
| Chapter XXVI | 260 |
| Chapter XXVII | 270 |
| Chapter XXVIII | 280 |
| Chapter XXIX | 290 |
| Chapter XXX | 300 |
| Chapter XXXI | 310 |
| Chapter XXXII | 320 |
| Chapter XXXIII | 330 |
| Chapter XXXIV | 340 |
| Chapter XXXV | 350 |
| Chapter XXXVI | 360 |
| Chapter XXXVII | 370 |
| Chapter XXXVIII | 380 |
| Chapter XXXIX | 390 |
| Chapter XL | 400 |
| Chapter XLI | 410 |
| Chapter XLII | 420 |
| Chapter XLIII | 430 |
| Chapter XLIV | 440 |
| Chapter XLV | 450 |
| Chapter XLVI | 460 |
| Chapter XLVII | 470 |
| Chapter XLVIII | 480 |
| Chapter XLIX | 490 |
| Chapter L | 500 |
| Chapter LI | 510 |
| Chapter LII | 520 |
| Chapter LIII | 530 |
| Chapter LIV | 540 |
| Chapter LV | 550 |
| Chapter LVI | 560 |
| Chapter LVII | 570 |
| Chapter LVIII | 580 |
| Chapter LIX | 590 |
| Chapter LX | 600 |
| Chapter LXI | 610 |
| Chapter LXII | 620 |
| Chapter LXIII | 630 |
| Chapter LXIV | 640 |
| Chapter LXV | 650 |
| Chapter LXVI | 660 |
| Chapter LXVII | 670 |
| Chapter LXVIII | 680 |
| Chapter LXIX | 690 |
| Chapter LXX | 700 |
| Chapter LXXI | 710 |
| Chapter LXXII | 720 |
| Chapter LXXIII | 730 |
| Chapter LXXIV | 740 |
| Chapter LXXV | 750 |
| Chapter LXXVI | 760 |
| Chapter LXXVII | 770 |
| Chapter LXXVIII | 780 |
| Chapter LXXIX | 790 |
| Chapter LXXX | 800 |
| Chapter LXXXI | 810 |
| Chapter LXXXII | 820 |
| Chapter LXXXIII | 830 |
| Chapter LXXXIV | 840 |
| Chapter LXXXV | 850 |
| Chapter LXXXVI | 860 |
| Chapter LXXXVII | 870 |
| Chapter LXXXVIII | 880 |
| Chapter LXXXIX | 890 |
| Chapter LXXXX | 900 |
| Chapter LXXXXI | 910 |
| Chapter LXXXXII | 920 |
| Chapter LXXXXIII | 930 |
| Chapter LXXXXIV | 940 |
| Chapter LXXXXV | 950 |
| Chapter LXXXXVI | 960 |
| Chapter LXXXXVII | 970 |
| Chapter LXXXXVIII | 980 |
| Chapter LXXXXIX | 990 |
| Chapter LXXXXX | 1000 |

SECRETARIA

TITULO ICONSIDERACIONES GENERALES1- ACTIVIDADES:

1ª ETAPA: 02 al 21 de mayo de 1982.

Buques inspeccionados: 93
 Guarda Costas de Apoyo: LINCH
 Grupos de acompañamiento: 29
 Personal de brigada de fondeo: 15
 Días de operación efectivos: 18 días
Consumo: Combustible: 150.000 lts.
 Agua: 590 toneladas.

2ª ETAPA: 25 de mayo al 12 de junio de 1982.

Buques inspeccionados: 91
 Guarda Costas de Apoyo: LINCH
 Grupos de acompañamiento: 29
 Personal brigada de fondeo: 10
 Días de operación efectivos: 17
Consumo: Combustible: 180.000 lts.
 Agua: 560 toneladas.

3ª ETAPA: 16 de junio al 25 de junio de 1982.

Buques inspeccionados: 30
 Guarda Costas de Apoyo: TDLA
 Grupos de acompañamiento: 29
 Personal brigada de fondeo:
 16 al 22 - 10
 22 al 25 - 5
 Días de operación efectivos: 6
Consumo: Combustible: 80.000 lts.
 Agua: 325 toneladas.

NOMINA DE BUQUES INSPECCIONADOS

| <u>Nº de Orden</u> | <u>Buque</u> |
|--------------------|----------------------|
| 1 | GARCIA MUNTE |
| 2 | BALLUNDO |
| 3 | BONITA |
| 4 | NORDTRAMP |
| 5 | IVAN KULIDIN |
| 6 | BOW CEDAR |
| 7 | DEL VALLE |
| 8 | PANAGIA MYRTIDOTISSA |
| 9 | ESTRELLA |
| 10 | SEA ENCOURAGEMENT |
| 11 | STONEPOOL |
| 12 | MONMACALTAIR |
| 13 | OCEAN JADE |
| 14 | MORVEN |
| 15 | MASTER PETROS |

SECRET

///...1.

A21

| | |
|----|-----------------------|
| 16 | HADJANNA |
| 17 | INCA |
| 18 | THOMON |
| 19 | HAMPOTON LION |
| 20 | VICTORIA DA CONQUISTA |
| 21 | TROPICAL MOON |
| 22 | INCA YAWAR HUANCA |
| 23 | PARALLAY SPEED |
| 24 | AMAXAGORAS |
| 25 | DRIENT HARMONY |
| 26 | ALIAKMON |
| 27 | MEYENBURG |
| 28 | RENEDETTA |
| 29 | CAVOURELLA |
| 30 | OIETRICH OLDENDORFF |
| 31 | LEONIDAS O |
| 32 | ELMA VII |
| 33 | OCEAN LADY |
| 34 | DORLY |
| 35 | CAPD SAN MARCO |
| 36 | ELJIANHI |
| 37 | SANTA FE |
| 38 | ARCHANGELOS III |
| 39 | STOLT AVANCE |
| 40 | LIBYD ALLEGRETTE |
| 41 | ALPHACCA |
| 42 | HENNING OLDENDORFF |
| 43 | CEBU |
| 44 | ELMA V |
| 45 | JOANA |
| 46 | SLOMAN NAJADE |
| 47 | IRAN ENDFEAB |
| 48 | TRANSOCEANICA SILVIA |
| 49 | NEOLLOYD NAGASAKI |
| 50 | EIOANGLER |
| 51 | TOKYO REEFER |
| 52 | AIKARSK |
| 53 | ATLANTA |
| 54 | BAUCI |
| 55 | HEPTONIA |
| 56 | DESIDRAJA F |
| 57 | HELEN |
| 58 | LADY ISABEL |
| 59 | AMITA |
| 60 | SANTA MARIANA |
| 61 | BLIDA |
| 62 | HOZEL BAY |
| 63 | PACIFIC MARU |
| 64 | BOW SAHIB |
| 65 | SAN AGUSTIN |
| 66 | MONTE SARMIENTO |
| 67 | MICHELLE "S" |
| 68 | LEFTHERO |
| 69 | CORTINA |
| 70 | SPRAY DERRICK |
| 71 | CONSTANZA M |

///...2.

///...2.

122

| | |
|-----|---------------------|
| 72 | RIXTA OLDENDORFF |
| 73 | AMNIGAN |
| 74 | MARINA L |
| 75 | VINCITA |
| 76 | ANDROS CASTLE |
| 77 | MOLISTA |
| 78 | SAPHO |
| 79 | SATURN |
| 80 | SIFNOS |
| 81 | KOPELIA |
| 82 | DELTA MAR |
| 83 | CONTINENTAL PIONEER |
| 84 | CELA |
| 85 | AUROUNITY |
| 86 | ZAMBEZE |
| 87 | VANIL |
| 88 | SANTA CLARA |
| 89 | AMETHYSTOS |
| 90 | ELNA II |
| 91 | MANILA BAY |
| 92 | BRISTOL |
| 93 | AL TAFSEER |
| 94 | SIBONEY LI |
| 95 | NORSE TRANSPORTER |
| 96 | LOCHANA |
| 97 | CAPITAN LEONIDAS |
| 98 | GALIA |
| 99 | ASHLEY |
| 100 | GERTRUDE F |
| 101 | ATHINA I |
| 102 | ELNA IX |
| 103 | JANILLE |
| 104 | MINDRIES PRIDE |
| 105 | SANTOS |
| 106 | EPTANISSOS |
| 107 | ALESSANDRA F |
| 108 | LUTZ JACOB |
| 109 | NORMA DRAGO |
| 110 | FRANCESCO RF |
| 111 | INOUR |
| 112 | FRUSO |
| 113 | F. FREILEGRATH |
| 114 | PAULINA OL |
| 115 | JUPITER II |
| 116 | GREAT UNIVERSE |
| 117 | PLANTER |
| 118 | ARCHANGELS |
| 119 | AL TAMAR |
| 120 | SEA FROST |
| 121 | NED LLOYD LANCE |
| 122 | EMMA OLDENDORFF |
| 123 | HANOGATE |
| 124 | EEMHAVEN |
| 125 | IDANNIS |

///...3.

///...3.

126

| | |
|-----|--------------------------|
| 126 | SANTO VICTOR |
| 127 | UNIWEKSYETCJA GIELLOWSKI |
| 128 | STRYMON |
| 129 | WAN LOK |
| 130 | VAN DYCK |
| 131 | ANTARTIC |
| 132 | ACNI |
| 133 | SMIT LLOYD |
| 134 | GIANNIS N |
| 135 | MARKO GOLD |
| 136 | SANTA MARIA |
| 137 | BOW SEA |
| 138 | SANTOS |
| 139 | SEA GULL III |
| 140 | AZAR I |
| 141 | NED LLOYD FLEVLAND |
| 142 | LEONIDAS CAMBANIS |
| 143 | SAN BLAS |
| 144 | QUEENA |
| 145 | LUCY E |
| 146 | PARDS |
| 147 | STAMY |
| 148 | ALGIS LINK |
| 149 | SEA ENDEAVOUR |
| 150 | MARY |
| 151 | DEVON |
| 152 | TULIP B |
| 153 | DORLY |
| 154 | PONTOS |
| 155 | MARD |
| 156 | PEREIRA D'ECA |
| 157 | SIENKIEWICZ |
| 158 | NIPHILE |
| 159 | ELMA VIII |
| 160 | PROFESOR HYBALTOVSKY |
| 161 | VASILLY STRUVE |
| 162 | GEMINI PIONNER |
| 163 | PULA DE LAVIANA |
| 164 | CORINTIAN |
| 165 | ADARA |
| 166 | LUNDGGE |
| 167 | GARDEN JUPITER |
| 168 | HELLESPONT COURAGE |
| 169 | MALAYAN PRINCES |
| 170 | MORMAC RIGEL |
| 171 | ELCONORA F |
| 172 | AMSON |
| 173 | ALHORA |
| 174 | EDITA |
| 175 | QUEBEC |
| 176 | PAOLA C |
| 177 | ZEEANDE |
| 178 | SOMIA S |
| 179 | DELFI |
| 180 | ARENAS |
| 181 | Fiesta I |
| 182 | |

///...4.

///...4.

124

| | |
|-----|-----------------------|
| 183 | MIKASA |
| 184 | NEDDELDYD MAGDYA |
| 185 | TROPICAL LAND |
| 186 | FOTINI "F" |
| 187 | MANITA |
| 188 | ALTAJ MARU |
| 189 | NORTH EMPEROR |
| 190 | ALNATI |
| 191 | IVLER MCHON |
| 192 | CELINA TORRECALO |
| 193 | REDO, I |
| 194 | AEGEAN SPIRIT |
| 195 | MUNTE ZARAYA |
| 196 | ANAKENA |
| 197 | ADRIATIC SKOOL |
| 198 | HEOFORD |
| 199 | CAP. KOSTIS |
| 200 | BARYADY |
| 201 | VESEYEGONSIR |
| 202 | DELTA SUD |
| 203 | CHEMICAL SOL |
| 204 | SRA. SKOL |
| 205 | NEDLIDYO LOIRE |
| 206 | STROFADES |
| 207 | GHARALAMBOS |
| 208 | CHIOS REEFER |
| 209 | AKADEMIK APTODOLFWSKI |
| 210 | AGRON |
| 211 | GERHART HAVPTMANN |
| 212 | SAN DIEGO |
| 213 | SCORPIO |

NOTA: Los números de orden se asignaron en forma correlativa, independientemente del Buque Control, lo que motiva que falten aquellos buques inspeccionados durante el reabastecimiento de la unidad.

2- CONSIDERACIONES GENERALES DEL COMANDO

1. Con los medios a disposición para la formulación del Plan, el mismo fue apto y factible.
2. Los medios asignados no son los mas adecuados para llevar a cabo con eficacia una tarea de esta especie.
3. El control establecido se valora más por la afirmación de soberanía que supone y por la disuasión que establece, mas que por su efectividad en el logro del objetivo.
4. El posicionamiento de una sola unidad en la zona al sur de Pontón Recalada no asegura la cobertura radar de todo el frente.
5. Es necesario prestar atención a la necesidad de corroborar y mantener actualizada una inteligencia base para este tipo de operativo.

///...5.

6. La inclusión de Capitanes Mercantes en las Dotaciones de Vx-
sta fué de gran utilidad y debe contemplarse en el futuro.
7. Es conveniente estudiar un tipo de lancha que se adecúe a
la zona de operación, que se pueden construir en el País,
y que el Puerto Recalado necesita prioritariamente.

3- INCONVENIENTES GENERALES.

1. La Fragata "LIBERTAD" no es un buque adecuado para la tarea
asignada. La única condición apta es su capacidad de aloja-
miento. Es un buque que por su arboladura es muy propenso
a quebrar, su instalación de fondeo no permite llevar con
celeridad, ambos aspectos - Si se tiene en cuenta que fra-
cuentemente estaba rodeado de barcos - podía poner en peli-
gro la seguridad.
Su poca potencia de máquinas, al contar con un solo eje mo-
triz, sumado a lo antedicho, dificulta - por no decir impide -
hacer sobavento a las embarcaciones, dificultando su
maniobra.
Las vergas que sobresalen del casco, impiden su reabasteci-
miento en zona.
Su calado hace maniobra difícil al apoyo a embarcaciones
menores que estuvieran en emergencia, situación que se pre-
sentó en una oportunidad.
2. Los guardacostas asignados, si bien fuera relativamente ap-
tos, no son los mas adecuados para esta operación.
3. El lugar de fondeo presentó los siguientes inconvenientes:
 - 3.1. Mar tendida.
 - 3.2. Carece de puntos geográficos para verificar la situa-
ción.
 - 3.3. Los Buques Mercantes de determinado calado deben nave-
gar por afuera del Banco Inglés demorando su traslado
desde y hacia Puerto Recalado.
 - 3.4. Algunos buques tenían prevención por la zona donde de-
bían operar.
4. La navegación en silencio electrónico de los buques mercan-
tes argentinos dificultó la identificación de las unidades
que navegaban en las inmediaciones.
5. Las listas de tránsito marítimo proporcionadas no se cumplían
en general.
6. Desconocimiento total del Procedimiento Radiotelegráfico por
parte de las dotaciones de P.N.A., así como el de Autentica-
ción de mensajes.

4. SUGERENCIAS

1. Con la experiencia acumulada durante este período y los an-
tecedentes que se tengan o puedan lograrse es conveniente
confeccionar una única publicación que contenga la Doctrina
y Procedimientos para el control de cuarto tipo Buenos Aires
y Bahía Blanca, para lo cual sería de suma utilidad la ex-
periencia de quienes participaron.

///...6.

[ATRU]

126

2. El equipo de Puente debe estar constituido como mínimo aparte del Oficial de Guardia de la siguiente manera:
 - 2.1. Oficial o Suboficial de Operaciones que realice las tareas similares a un C.I.C.
 - 2.2. Operador de RF con conocimiento de idiomas.
3. Establecer una central de inteligencia que entienda en todo lo relacionado con los buques a inspeccionar.
4. Prever frecuencias Radielétricas distintas a las de Operaciones normales de buques mercantes, además de éstas.
5. Prever un procedimiento de identificación para buques mercantes argentinos que eliminen los inconvenientes apuntados en el acápite 4 del inciso anterior.



AMARU CARLOS RICARDO

CAPITAN DE NAVID

FOMAR 11 1 1 1

FOMAR 11 1 1 1

TITULO IIPERSONALCAPITULO I1- ADIESTRAMIENTO1.1. Dotaciones de visita y registro.

Se formaron 4 dotaciones de visita y registro de buques mercantes extranjeros según el detalle que se indica a continuación:

| <u>GRUPO I</u> | <u>GRUPO II</u> | <u>GRUPO III</u> | <u>GRUPO IV</u> |
|----------------|-----------------|------------------|-----------------|
| INCO GRANJA | IN PITA | IN WALKER | INAU FLORES |
| CU BATTILANA | CU FLORES | CU SHAM | CU PARKER |
| CAP. BLAYA | CAP. ABALLICIRA | CAP. SPOTORNO | CAP. MAUSAT |
| CPEL FRILTES | CPEL BUTLO | CIFU PEREIRA | CIFU DIEZ |

Debe hacerse notar que los Guardiamarinas fueron rotando en la guardia de grupo de visita, pasando todos los embarcados en el período de operaciones por la misma.

Una vez desembarcado los Oficiales Mercantes, los grupos continuaron sin cubrir su vacante.

El día 30 de abril se realizó una práctica en el buque RIO NEGRO perteneciente a la empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A., donde el capitán de la nave procedió a dar una clase explicativa sobre la documentación a inspeccionar durante las visitas y evacuó las dudas que surgieron. Previo a la zarpada se integraron a los grupos de visita, los Capitanes de ultramar BLAYA, ABALLICIRA, SPOTORNO y MAUSAT, a efectos de colaborar con el oficial a cargo del mismo en la inspección de la documentación comercial de los buques a visitar.

A lo largo de la operación rotaron todos los Señores Guardiamarinas embarcados, permaneciendo cada uno una semana en los grupos de visita.

El nivel alcanzado por las dotaciones fué excelente. Los Oficiales y Guardiamarinas llegaron a familiarizarse con toda la documentación a inspeccionar en muy poco tiempo, superando las dificultades idiomáticas y variedad de formato en que la información era presentada.

La duración promedio de cada visita fué de aproximadamente 2 horas. Si el buque era revisado por la Brigada de Fondeo de la Aduana, la visita alcanzaba una duración de hasta 4 horas.

Con las 4 dotaciones y buen tiempo se llegó a inspeccionar a 11 buques en horas diurnas, dado que las operaciones se suspendían durante las horas de oscuridad, en la medida en que la acumulación de buques no hiciera imprescindible prolongar el horario. Con este criterio, en las condiciones apuntadas y con 4 dotaciones, se pueden visitar de 12 a 16 buques diarios.

///...1.

A-8

En los períodos comprendidos entre el 71 y el 75 de mayo, y el 12 y el 16 de junio, en que esta Unidad tomó el Puerto de Buenos Aires para reaprovisionarse, los Señores Guardiamarinas CATOLINO, WHAMOND, FLORES y PARKER, embarcaron en el Buque Oceanográfico A.R.A. "PUERTO DESEADO" y los Señores Guardiamarinas BATTILANA, FUCHS, MOLINARI y MARCACCIO en el Buque Hidrográfico A.R.A. "COMODO ROIVADAVIA" respectivamente para colaborar en las operaciones mencionadas.

El TNCRAU Andrés PELLEGRINO reemplazó al TNCRAU Pedro FLORIDO el 15 de junio en la titularidad del grupo 4, en razón que este último fué dado de pase en Comisión. El citado Oficial, luego de un período de 3 días de adiestramiento estuvo en condiciones de asumir dicha titularidad en forma efectiva.

1.2. Dotación de prensa.

La dotación de prensa fué constituida con el siguiente personal:

| | |
|---|------------------------|
| CC ZUVIRIA / CC OLEIRO | CIMA MEIRA |
| TN BERNASCONI / TN WALKER | CIMA ADARO |
| CU MARCACCIO / CU PARKER | CIMA ASYNADA |
| SSMA SALLA / SSMA ARCE / SSMA RODRIGUEZ | CSAR HERNANDEZ |
| SIMO VIVES | CIEM GERTGE |
| CPMQ MORALES | CICO CASTRO |
| CPOL ARCE | ESTR ROZZI |
| CPOL CHOROLQUI | CIFU ZAMORA/CIFU DIETZ |

Su adiestramiento se realizó impartiendo instrucción teórica, utilizando a tal efecto las publicaciones en vigor.

1.3. Brigada de guardia.

Las brigadas de guardia en cubierta alcanzaron un adiestramiento excelente en la operación con embarcaciones menores, diurnas y nocturnas.

1.4. Grupos de guardia en Puente e Inteligencia.

El control de las operaciones se realizó a través del Oficial Comandante de Guardia, de la jerarquía de Teniente de Navío asistido por 4 Guardiamarinas y un oficial del Cuerpo Profesional.

En el Puente de Comando se establecieron las guardias de Ayudante del Oficial de Guardia y en el Cuarto de Derrota la de Oficial C.I.C.

El Ayudante del Oficial de Guardia además de dar cumplimiento a todas las disposiciones sobre seguridad náutica de buques fondeados y operaciones con embarcaciones, controlaba el uso del canal 17 con los correspondientes establecidos en el Plan de Operaciones y los buques mercantes extranjeros e inspeccionar.

El Oficial C.I.C. llevaba la situación de mar y aire de la zona de operaciones, Guardia Radar Mar, reconocimiento e identificación de contactos y el control de la red interna (canal 67).

///...2.

///...2.

A. V.

El Oficial de Servicio cumplió con las disposiciones y consignas para el cumplimiento de los servicios previstos en la operación.

1.5. Patrullera de la P.N.A.

El adiestramiento alcanzado por las dotaciones de las lanchas LINCH y TOLA será informado por separado.

2- MURAL

El factor moral de la dotación fué correlativo al desarrollo de los acontecimientos en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

La falta de información oficial y la espectacularidad de la información brindada por las radioemisoras uruguayas conformaron las opiniones mas disímiles y una diversidad de apreciación sobre el desarrollo de los hechos.

Se observó una acentuada baja del factor moral a raíz del hundimiento del crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" y el ataque al Aviso A.R.A. "ALCAZ JORRAL". En estos hechos cabe señalar que 17 integrantes de este destino se encontraban embarcados en Comisión en el crucero.

Asimismo, durante los ataques de la aviación a las fuerzas británicas y la confirmación de los hundimientos realizados por la Aviación Naval, llevaron el factor moral a su nivel de más alto índice.

La evaluación del factor se complementa con la incidencia de los días de mar y la actividad desarrollada por la Unidad. En ese sentido los indicadores permiten advertir que a medida que se comprendió la importancia de las operaciones realizadas por la Unidad y la eficiencia alcanzada, equiparó la frustración de no encontrarse en el frente de combate. Los ataques de 20 días de navegación con intensa actividad no se vieron afectados ni en la disciplina, el humor o la efectividad de las tareas.

Otros indicadores con la participación casi total en las actividades de recreación con entusiasmo y alegría.

Durante el desarrollo de las operaciones no se observaron problemas de relación o familiares que afectaran el rendimiento de la tripulación.

Si bien los hechos motivaron una creciente ansiedad, e incertidumbre ante la falta casi total de información oficial, agravada por la presencia en el FOA de camaradas y amigos, las críticas a dicha situación dependieron del carácter y la personalidad de cada uno. En general, las mayores críticas provinieron de aquellos que disponían de mayor información y podían realizar una evaluación personal.

3- OPERACIÓN GENERAL (MILLAS NAVEGADAS)

1ª ETAPA: 1º de mayo al 21 de mayo de 1982

Se efectuó navegación directa desde Puerto Buenos Aires por Canales hasta altura Par D4 Canal Punta Indio, donde se puso rumbo directo al fondeadero designado.

Los días 9 y 18 de mayo se debió levar y fondear nuevamente por haber galeado.

El regreso se efectuó navegando por Canal Punta Indio, intermedio y acceso Norte hasta Puerto Buenos Aires.

///...3.

TOTAL MILLAS NAVEGADAS: 278'5 MILLAS.

29 ETAPA: 25 de mayo al 12 de junio de 1982.

Se efectuó derrota similar a la efectuada en la primera etapa hasta el punto de fondeo.

Los días 30 de mayo y 3 de junio el buque varó. Se procedió al cambio de fondeadero.

Regreso, se efectuó por el canal Punta Indio, intermedio y acceso Norte Puerto Buenos Aires.

TOTAL MILLAS NAVEGADAS: 266'5 MILLAS.

30 ETAPA: 16 de junio al 25 de junio de 1982.

Derrota similar desde el Puerto de Buenos Aires hasta el punto de fondeo que los efectuados en la primera y segunda etapa. Desde el 181100 hasta el 191300 el buque debió cesar por no poder permanecer fondeado a causa del fuerte temporal del SE con vientos superiores a los 35 nudos.

El 191300 se procedió a fondear al norte de la zona de ALIJO "BRAVO", lugar de menor profundidad que la existente en el fondeadero asignado, dado que las condiciones hidrometeorológicas no habían mejorado lo suficiente para operar, hasta 201230 que se procedió a ocupar la estación prevista y continuar la visita a buques mercantes.

250300 buque varó, efectuando navegación directa por Canales hasta Puerto de Buenos Aires.

TOTAL DE MILLAS NAVEGADAS: 489'6 MILLAS.

4- RELACION NIMINAL DEL PERSONAL AJENO AL BUQUE QUE PARTICIPÓ EN LA OPERACIÓN.

4.1. Personal de la Armada.

COMISION AL BUQUE - PERSONAL SUPERIOR

| <u>GRADO</u> | <u>APELLIDO</u> | <u>DESTINO ANTERIOR</u> | <u>DESDE</u> | <u>HASTA</u> |
|--------------|-----------------|-------------------------|--------------|--------------|
| TINCPAU | PELLEGRINO | JEIN | 03-06-82 | |

PERSONAL SUBALTERNO

| | | | | |
|------|-----------|------|----------|----------|
| SIMQ | VINES | SGNA | 24-04-82 | 25-06-82 |
| SSMQ | LUNA | ESNM | 24-04-82 | 16-06-82 |
| CPMQ | GÁLVEZ | DIAP | 24-04-82 | 25-06-82 |
| CPCA | DENIS | JEMI | 26-04-82 | 25-06-82 |
| CPMQ | CORREA | ANFL | 24-04-82 | 24-05-82 |
| CPMQ | ECHVERRIA | BACZ | 24-04-82 | 24-05-82 |
| CPMQ | FUENTES | BAPI | 24-04-82 | 14-06-82 |
| CIMQ | FALCHINI | DIAP | 24-04-82 | 25-05-82 |
| CIMQ | NOIASCO | HNBA | 24-04-82 | 25-06-82 |
| CIMQ | BECERRA | SIHN | 24-04-82 | 25-06-82 |
| CSCA | PESCE | MUPS | 24-04-82 | 25-06-82 |
| CSMQ | LENDINA | LNAS | 24-04-82 | 14-06-82 |
| CSMQ | FRITZ | SILQ | 26-04-82 | 25-05-82 |

///...4.

111

4.2. Capitanes de Ultramar y Oficiales Mercantes embarcados en el Buque.

| | | |
|------------------------|----------|----------|
| CAP. Fernando MASSAT | 24-04-82 | 25-06-82 |
| CAP. Virgilio SPOTORNO | 24-04-82 | 31-05-82 |
| CAP. Rogelio BLAYA | 24-04-82 | 21-05-82 |
| CAP. Carlos ABELLEIRA | 24-04-82 | 18-05-82 |
| OF. Davaido MUSTICH | 18-05-82 | 20-05-82 |
| OF. Jorge MORASSO | 18-05-82 | 20-05-82 |
| OF. Jorge MIRANDA | 18-05-82 | 20-05-82 |
| OF. Hector FRANCISCO | 18-05-82 | 20-05-82 |

(Estos oficiales permanecieron 2 días adiestrándose y luego embarcaron en el A.R.A. "PUERTO DUSEADO" durante el relevo de la Fragata A.R.A. "LIBERTAD", regresando a Buenos Aires en aquel).

4.3. Prácticas embarcados - Relación.

SR. DUBROSKY
 SR. MACIAS
 SR. TERRENI
 SR. KERCHNER
 SR. MONSALVE
 SR. LIONI
 SR. TERRENI
 SR. FERNANDEZ LOBE
 SR. MACIAS
 SR. ANGELINETTI
 SR. AUTORE
 SR. CARDENAS
 SR. BACH
 SR. OTERO
 SR. TALLIAFERRI
 SR. LANDUCCI
 SR. SEASSO

Cada uno de ellos permaneció a bordo por períodos de tres días.

4.4. Prefectura Naval Argentina.

DOTACIONES DE LAS LANCHAS LINCH Y TOLLancha GC21 "LINCH"PERSONAL SUPERIOR

SP VEDOVATTI Nestor
 OP AFFONSO Jorge
 OP FALETTA Ricardo
 OP VIDAL Alejandro
 OP DIMICLIO Rubén (Reemplaza SP VEDOVATTI)

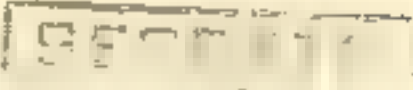
PERSONAL SUBALTERNODotación "A"

AI HARVAEZ Luciano
 AS FERREYRA Ramón
 AT PEDELHEZ Rafael
 EI FABRELO Hugo

Dotación "B"

AI ALARCON Carlos
 AS OBREGON José
 AT FERNANDEZ Humberto
 CI EPELDE Luis

///...5.



///...5.

142

CI DEGINSLI Alberto
 CE MUÑEZ Elvira
 CS ZACARIAS Alfredo
 CS ACOSTA Pedro
 CS PEREZ Enrique
 CS SCIFO Carlos
 MO DIAZ Miguel
 MO BERGUES Juan

AT ROMANO Carlos
 CS MAIDANA Carlos
 CS LENCINA Vicente
 CS SALOMON Ramon
 CS TORRES Horacio
 CS DE ANGELI Fabian
 CS BENEDIS Sergio
 MO CEREZO Raul

Lancha GC22 "TOLL"

PERSONAL SUPERIOR

OP CONSTANZO SCOBAR Pablo
 OP RINDEL Luis
 OP SPOLETA Domingo
 OP FERNANDEZ Jorge

PERSONAL SUBALTERNODotación "A"

AI ADAM Humberto
 AI TROZZO Angel
 CI MILANI Ruben
 MO MEDINA Alberto
 MO GONZALEZ Sergio
 CS BERON de Jesus
 CS FERNANDEZ Cirilo
 MO BODEMAN Daniel
 CI MARTINEZ Luis
 CS DEL PINO

Dotación "B"

AI MARTINEZ Fidel
 AT MANSILLA
 CI ARCEL Aroldo
 CS BORGOS Nelson
 CS FERNANDEZ Carlos
 CI SALAS Jose
 CI BAEZ Froilan
 CS CORDOBA Manuel
 CS ROMERO Raul
 CS REGALAGA Hugo

RELACION DEL PERSONAL DE LOS CUERPOS DE ACOMPAÑAMIENTO DE BUQUESDOTACION Nº 1

OX MADJINCA Carlos
 OX MONSALVO Alejandro
 AS RODRIGUEZ Oscar
 CS GOMEZ Daniel
 CS BALDESARI Carlos
 CS BOXLER Carlos
 CS RIVERO Angel
 MO BIANCHI Juan

DOTACION Nº 2

OX PARDO David
 OX MEZA Ernesto
 CS BARRIONJEVO Gerardo
 CS BAISANTE Carlos
 CS SERNADAS Luis
 MO BANECA Ruben
 MO CARRERAS Gabriel

DOTACION Nº 3

OX SERPA Mario
 OX VINCENTI Ricardo

///...6.

///...6.

SECRET

A.3

AI LEDESMA Edealo
CS AGUIRRE Ramón
CS FERNANDEZ Raúl
CI MORALES Hector
CS BENTOS Juan
MO LAFALSE

DOTACION Nº 4

OX SILVA SERGIO
OX LEGAL Carlos
CS RESTUCCIA Mario
CS VICINTINI W.
CS MIÑO Victor
CS IREN Raúl
CI VILLARREAL Hugo (POLINAVE)
CI CASTIGLIONI Julio (POLINAVE)

DOTACION Nº 5

OX LOBATO J.
OX CONTI Federico
CS ALTARE Ernesto
CS MOLINA Delcio
CS ACEVEDO Orlando
MO DEBRUYNE Hector
CS JACOMASO Sergio (POLINAVE)

DOTACION Nº 6

OX IOVANOVIICH Claudio
OX RIZZO Javier
AI CASTELLI Juan
CS LEDESMA Tomás
CS IBARRA Juan
CS LOSA Jorge
CI MENDEZ Antonio (ADM)
CS FERNANDEZ Jorge

DOTACION Nº 7

OX ZAVALA Hugo (CENTRO COORDINADO + BAIRCS)
OX ARNAIZ Daniel
CS BOUCHET Ricardo
CS ENCINA Ramón
CS GIMENEZ Manuel
MO PAPACCIO Oscar
MO SOR Marcelo

DOTACION Nº 8

OX GONZALEZ Alfredo
OX ILCQUA Hugo
CS ALEGRE Abel
CS IRALA Octavio
CS MAYER Eugenio
MO GONZALEZ Juan
MO ALCAINA Eduardo
CI RODRIGUEZ Vicente (ADM)

///...7.

///...7.

SECRET

T. 1111

114

DOTACION Nº 9

OX CORREA Hugo
OX ANDREANELLI Víctor
CI MERELLE Cesar
CI ABREU Roberto
CS RUSSO Luciano
CS ORTIZ Ramón
MO VEGA Alberto
MO DELMECO Julio

DOTACION Nº 10

OX SERRA Juan
OX ARIAS Eduardo
ST ICKWI Luis
CS JUAREZ Porfidio
CS CERVIN Celso
CS TOLOMEY Nestor
CS REYNOSO Justo

DOTACION Nº 12

OX GALAN Horacio
OX VULCANO José
CI LAUDANI Roberto
CS GIMENEZ Sixto
CS CHACON Guillermo
CS TAHONDA José
MO ROMERO Rodolfo
MO ACHA Orlando

DOTACION Nº 13

OX TUNAY Pedro
OX MARTINEZ Jorge
CS CAROZZO Horacio
MO FERNANDEZ Oscar
CI AMARILLA Diego
CI MATTERI Oscar
CS LIHA Gabriel
CS CENA Oscar

DOTACION Nº 14

OX MARK Damar
OX OBISPO Jorge
CI COMPARIN Antonio
CI DRUETA Fabián
AT BERON Próspero
CS CARRANO Alberto
LS CARDAZO Carlos
CS CARLOVALE Fabián

DOTACION Nº 15

OX ARCE Mario
OX PITONI Ricardo

///...8.

CI VEGA José
CI RODRIGUEZ Juan
CS PAIVA Raúl
CS ACUÑA Rubén
CS RAMIREZ Pedro
MO CALVI Luis

DOTACION Nº 16

OX RILTOURT Humberto
OX SOMMER Raúl
CI DA SILVA David
CS MARCONI Rubén
CS LENCINA Mario
CS GONZALEZ Antonio
MO RODRIGUEZ Carlos
MO POLITO Gabriel

DOTACION Nº 41

OX DEMETRIO Guillermo
OX DIAMOROS Daniel
AS SALUSI Juan
AT ZAMON Conrado
CS CAMACHO Hector
CS GUTIERREZ Juan
CS GARCIA José
CS LHASA Oscar

DOTACION Nº 42

OX DUARTE Juan
OX ZOPPI Hugo
AS ARREDONDO Hector
AS BENITEZ Oscar
CI ALUCHAROZ Juan
CS MUINO José
CS BARZAGHI Enrique
CS SCACHI Pedro

DOTACION Nº 47

OX DOS SANTOS Claudio
OX CARRANZA Fausto
AS MAC INTYRE Ramón
AS DANELONE Oscar
CI ZAPATA Mario
CI ANOINO Luis
CS CEJAS Ramón
CS BRUZAONE Edgardo

DOTACION Nº 47

OX DE LORD Jorge
OX TESSEY Marcelo
AI ARIZAGA Rubén
AS SALINAS Edgardo
CI LIDONI Rubén
CI MOREIRA Sergio
CI SIGERO Hugo
CS LUNA Miguel

SECRET

Letra

///...9.

144

DOTACION Nº 46

OX URSINO Jorge
OX SCHNEIDER Jorge
AI COROTTO Abelardo
AS ALVAREZ Juan
CI FICIO Antonio
CS CAMPOS José
CS FERNANDEZ Sergio
CS RODRIGUEZ Alberto

DOTACION Nº 47

OX MARIN BANASTRE Eduardo
OX FARINA RUÑEZ Dionicio
CI SEGOVIA Oscar
CI RAMOS Pedro
CS QJEDA Carlos
CS DONOI Daniel
MO GRACIOSI Nazareno
MO CESAR Oscar

DOTACION Nº 50

OX CASAL Arturo
OX CHIARAMONTI Eduardo
AI LEGUIZA Leopoldo
AS MOLINA Ramón
CI ARMELINO Antonio
CS CORUJO José
MO PRILIONI Juan
MO TORRES Roberto

DOTACION Nº 51

OX VACCAREZZA Miguel
OX MORALES Luis
CI ANDINO Gerardo
CI ACOSTA Mauro
CS EDROGSA Rodolfo
CS VERA Orlando
MO ALISSANO Eduardo
MO FRANCO Claudio

DOTACION Nº 52

OX PAWLOWSKI Ricardo
OX WEISS Jorge
CI AMERSEN César
CI AMERSEN Roberto
CS SOLIS Carlos
CS RAMALLO Rubén
MO RUSIGS Víctor
MO GARZON Claudio

DOTACION Nº 53

OX GAGLIOLLO Jorge
OX CRESPO Gerardo

///...10.

///...10.

141

CI DEL POZO Mario
 CI PINO Alberto
 CI BEMBENUTO R.
 CI BARTOLOMEI Alberto
 CS SANCHEZ Hugo
 CS GEREZ Mario

DOTACION Nº 54

DX FIDRUCCI Norberto
 DX FLORES Hector
 CI RAMIREZ Gregorio
 CS GARCIA José
 CS PAFUNI Roberto
 MD BILBAO Carlos
 MC CASACLIA Omar
 MD GOMEZ Evaristo

DOTACION Nº 55

DX RAMOS Mario
 DX R. PEREZ Hector
 AS SAN ANDREA Amelio
 CS DE BRITO Oscar
 CI MARCHIONI Luis
 CS CANTEROS Ramón
 CS MANI Daniel
 MD GADDI Horacio

DOTACION Nº 56

DX CURA Alfredo
 DX CROCCO Eduardo
 CI MARIQUE Lorenzo
 CS CABELLI Ricardo
 CS ORTEGA Horacio
 MD PRIETO Claudio
 CI MELTZER Federico

DOTACION Nº 57

DX AVILA Daniel
 DX VERCARA Oscar
 CI LANCIA Diego
 CI LLOO Ricardo
 CS GARCIA Alberto
 MD SANDOVAL Juan
 CS LORENZO Oscar
 MD SALICAS Fabián

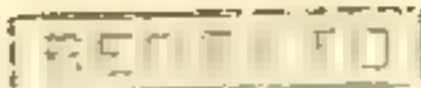
4.5. Brigada de fondeo.

PERSONAL DE ADUANA EMBARCADO EN EL BUQUE

| | <u>DESDE</u> | <u>HASTA</u> |
|---------------|--------------|--------------|
| CORVELLE Juan | 01-05-82 | 21-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |

///...11.

| | | |
|-----------------|----------|----------|
| CAVUR José | 01-05-82 | 21-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |
| MORTOLA Luis | 02-05-82 | 21-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |
| LOGONES Julio | 01-05-82 | 15-05-82 |
| | 21-05-82 | 29-05-82 |
| | 08-06-82 | 16-06-82 |
| | 21-06-82 | 25-06-82 |
| PARIENTE Carlos | 01-05-82 | 15-05-82 |
| | 21-05-82 | 29-05-82 |
| | 08-06-82 | 16-06-82 |
| | 21-06-82 | 25-06-82 |
| SCHIAVO Víctor | 01-05-82 | 15-05-82 |
| | 21-05-82 | 29-05-82 |
| | 08-06-82 | 16-06-82 |
| | 21-06-82 | 25-06-82 |
| FONTANA Horacio | 01-05-82 | 15-05-82 |
| | 21-05-82 | 29-05-82 |
| | 08-06-82 | 16-06-82 |
| CRISAFI Eduardo | 01-05-82 | 15-05-82 |
| | 21-05-82 | 29-06-82 |
| | 08-06-82 | 16-06-82 |
| | 21-06-82 | 25-06-82 |
| FERNANDEZ Ramón | 02-05-82 | 07-05-82 |
| ROSSI Horacio | 02-05-82 | 07-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |
| UGAURDU Juan | 02-05-82 | 07-05-82 |
| | 15-05-82 | 21-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |
| LOPEZ Antonio | 01-05-82 | 15-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |
| CHAMBERRO Oscar | 02-05-82 | 05-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |
| | 14-06-82 | 25-06-82 |
| ISLAS Alejandro | 01-05-82 | 10-05-82 |
| | 15-05-82 | 21-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |
| CABA Roberto | 15-05-82 | 21-05-82 |
| | 29-05-82 | 08-06-82 |



///...12.

Lstra

1901

| | | |
|-----------------|----------|----------|
| LA FALCE Emilio | 15-05-82 | 21-05-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |
| CANHATA Benito | 02-05-82 | 07-05-82 |
| | 14-06-82 | 21-06-82 |

4.6. Personal de la dotación del Buque que no participó.

COMISION DEL BUQUEPERSONAL SUPERIOR

| GRADO | APELLIDO | DESTINO | DESDE |
|--------|--------------|-------------|----------|
| TNCBAY | OLIVEIRA | EA33 | 12-04-82 |
| TNCBIM | COMADIRA | 9IM7 | 01-05-82 |
| TFCBNA | CASTRO RIVAS | ACRONAVINAS | 10-05-82 |
| TNCPAU | FLORIDO | JEIN | 30-05-82 |

PERSONAL SUBALTERNO

| GRADO | APELLIDO | DESTINO | DESDE | HASTA |
|-------|-------------|---------|----------|--------------|
| SSMO | PAZ | CRBE | 12-04-82 | Desaparecido |
| CIMO | ANTONELLI | CRBE | 12-04-82 | 25-05-82 |
| CIMO | BAEZ | CHBC | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CIMO | BARRIOS | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CIMO | INTERALICHA | CRBE | 12-04-82 | Desaparecido |
| CIMO | PORTMANN | CRBL | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CIMO | BARZOLA | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CSMO | BOLONTE | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CSMO | ZAPATA | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CSMO | GULLOTA | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CSMO | YANSON | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CSMO | CIRVEIRA | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CSMO | BARCA | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CIEL | ORELLANO | CRBE | 12-04-82 | Desaparecido |
| CSEL | COSTA | CRBE | 12-04-82 | 24-05-82 |
| CSCA | ESTUREL | CRBE | 12-04-82 | Fallecido |
| CSCA | CALVO | CRBE | 12-04-82 | Pasa a ESMA |
| SGCH | CAMELLI | 9APD | 25-04-82 | |
| CP9H | BUSTAMANTE | COOP | 15-04-82 | |
| CSIM | NOJAS | 9IM7 | 01-05-82 | |



17.8.82
 AMAURY CARLOS RICHARDE
 CAPITAN DE NAUIO
 COMANDANTE DE A
 BUQUE A.R.P. 064

CAPITULO II1- ESTADO SANITARIO

El estado sanitario general de la tripulación se considera bueno, habiéndose realizado las siguientes prestaciones:

PRACTICAS MEDICAS

| | |
|----------------------|-----|
| Personal atendido: | 216 |
| Personal Superior: | 16 |
| Personal Subalterno: | 159 |
| Personal P.M.A.: | 31 |
| Personal Civil: | 10 |

TIPO DE PRESTACION

Exámenes y actualización de libretas Sanitarias 722.

| | |
|----------------------|----|
| Accidentes: | 15 |
| Venereas: | 3 |
| Nebulizaciones: | 94 |
| Fisioterapia: | 13 |
| Vasos: | 4 |
| Electrocardiogramas: | 6 |
| RX | 22 |

ODONTOLOGIA

| | |
|----------------------|-----|
| Personal atendido: | 202 |
| Personal Superior: | 41 |
| Personal Subalterno: | 146 |
| Personal P.M.A.: | 10 |
| Personal Civil: | 5 |

TIPOS DE PRESTACIONES

| | |
|---------------|-----|
| Obturaciones: | 114 |
| Curaciones: | 48 |
| Periodoncias: | 22 |
| Extracciones: | 32 |

FARMACIA Y BIOQUIMICA

| | |
|-----------------------------|----|
| Análisis Clínicos: | 44 |
| Análisis Hematológicos: | 36 |
| Exámenes bacteriológicos: | 7 |
| Análisis de Aguas Químicos: | 15 |
| Físicos: | 15 |
| Bacteriológicos: | 15 |

Análisis de Alimentos: Examen bromatológico: 30

CONSUMO DE MEDICAMENTOS Y MATERIAL DE CURACION.

| | |
|--------------------|-----------------|
| Comprimidos: | 14.479 unidades |
| Ampollas: | 382 unidades |
| Soluciones: | 290 unidades |
| Pólvos: | 75 unidades |
| Pomadas: | 167 unidades |
| Alcohol: | 73 litros |
| Agua oxigenada: | 18 litros |
| Gasa hidrófila: | 150 metros |
| Solución de timol: | 2 litros |
| Algodón: | 2 kilos |
| Tela adhesiva: | 11 rollos |

///-1.

11

2- HABITABILIDAD

A efectos de cubrir las necesidades de alojamiento para el personal ajeno a la Unidad, se utilizaron los cuarteles de Guardia marines, asignándose el de proa para el Personal Subalterno de P.N.A. y dotación de Aduana.

El collar de papa fué ocupado por Guardiamarinas y Personal Superior de P.N.A.

El Personal Superior, los Capitanes de Ultramar y los Prácticos se alojaron en camarotes de Oficiales.

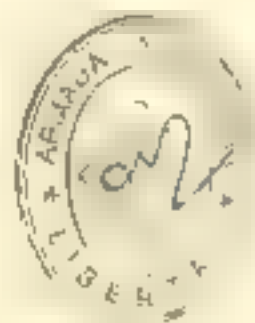
3- ALIMENTACION

Al personal embarcado de las dotaciones de acompañamiento, fue
 con provistos de rancho volante en cantidad acorde con la
 duración de la comilión a efectuar, en los buques acompañados.
 Para el resto de la tripulación, Brigada de ondas, Capitanes
 de Ultramar y Prácticos se sirvió rancho normal de acuerdo a
 sus jerarquías el que no ofreció ningún tipo de inconvenientes.

A- INCONVENIENTES

Se presentó el inconveniente de la distribución entre las Dotaciones de Acompañamiento de los ranchos volantes a partir de su embarque en el Guardacostas.

Esto fué solucionado nombrando responsables directos de la guarda y custodia de las ca. en conteniendo los citados ranchos el Oficial de Prefectura más antiguo de la dotación de acompañamiento.



1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 84

SECRETOTITULO IIIMATERIALDEPARTAMENTO MAQUINAS1- PREPARACION

Al momento de iniciar el operativo el Departamento se encuentra
ba al 95% de su alistamiento.

Se debió cambiar por fallas en los rodamientos del alternador
de babor (factura Nº 07830 LANGANER cuya copia se agrega) por
115.976.900 \$.

Iguualmente se invirtió 12.678.650 \$ en la reparación de motores
eléctricos de ventilación forzada de frigorífica y 12.600.000 \$
en reparar la freitera de la cocina de tropa.

Se invirtió 7.000.000 \$ en la construcción de una cisterna nue-
va el termotanque de Oficiales.

Adquisición de resistencias para calefacción por 14.000.000 \$,
por carecer la Unidad de la misma.

2- COMPORTAMIENTO

El comportamiento del Departamento fué satisfactorio.

3- FALLAS Y AVERIAS

Se produjeron las siguientes fallas y averías sin afectar la
capacidad operativa y solucionadas por personal del buque:

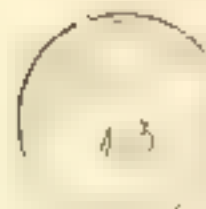
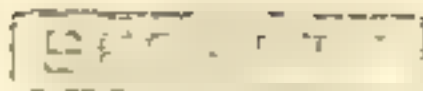
Motora brida tubería vapor al destilador.

Fuera de servicio motor eléctrico bomba de extracción de con-
densado del destilador.

Fallas en servo mecanismos control motor principal babor.



RICARDO
PA DE NAVIO
PRAGA 2 7 1 46- 4



TITULO III

MATERIAL

1. DEPARTAMENTO SANIDAD

1- PREPARACION

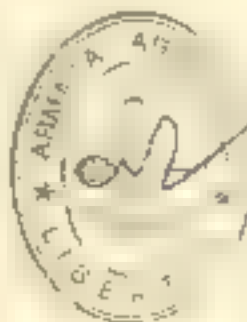
Se efectuó la recorrida de los equipos electrónicos del Departamento con personal especializado de la UJA no registrándose novedades.

2- COMPORTAMIENTO

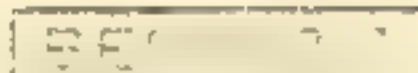
Desde el punto de vista cuali y cuantitativo el comportamiento del material fue bueno.

3- FALLAS Y AVERIAS

Pulsador del equipo de RX.



ARMADA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
FUERZA ARMADA ARGENTINA
FRAGATA ARA 21

TÍTULO III

14

MATERIALDEPARTAMENTO CUBIERTA1- PREPARACION

Se efectuó la preparación normal para navegación prolongada.

2- COMPORTAMIENTO

Normal

3- FALLAS Y AVERIAS

Se desinfló una defensa inflable al despegarse un parche con el cual había sido reparado.

Al no contar las lanchas patrulleras con amarras de reserva fue necesario proveerles 81 metros de cabo de nylon de 32 mm. de Ø para su reemplazo. El desgaste de estas amarras se produjo por rozamiento en los portaespejes que tienen 6 perforaciones corrientes, a pesar de colocarse en los cabos elementos protectores.

Desgastes profundos en ambos costados del buque por el trabajo de las defensas y golpes de las lanchas guarda-costas.

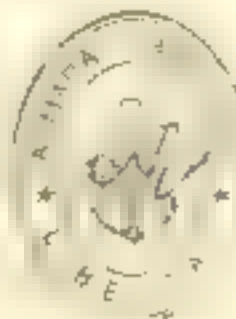
Se proveieron seis (6) defensas de corcho de tercer tamaño a los guardacostas, los cuales se perdieron posteriormente por el corte de los respectivos cabos de amarra.

Pérdida de un tramo de 1 metro de barandilla destacable.

4- SUGERENCIAS:

Para este tipo de operativos se debe prever el embarque de cuatro (4) balones inflables para tener permanentemente dos por banda. Las patrulleras deben contar con amarras y defensas adecuadas, debiendo estar las zonas de laboreo en perfecto estado a fin de evitar desgastes.

Es conveniente que en ambas bandas de las patrulleras un sector de las barandillas sea destacable para facilitar las maniobras de embarque del personal, y en lo posible la cubierta debe ser antiderrizante para evitar accidentes.



ANALIZADO POR LOS T. CLAROS
CAPT. F. N. H. H.
CELEST. F. F.
PRAGA PARA SE. 12

TITLE III

MATERIAL

DEPARTAMENTO ESTUDIOS

1- PREPARACION

Se inició la operación con el material alistado para el viaje de Instrucción, no habiéndose requerido preparación especial.

2. COMPORTAMIENTO

Normal

3- FALLAS Y AVERIAS

El material, básicamente elementos de alojamiento (camerata, baños, retretes y colados) sufrió un deterioramiento en su estado de alistamiento, incluyendo su presentación, por el uso por personal, relevado con frecuencia, ajeno a la dotación normal del buque.

Se detallan las fallas y averías, y las medidas correctivas tomadas, o indicación de PINOJILAL, según el caso.

Trabajos realizados.

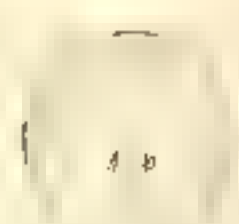
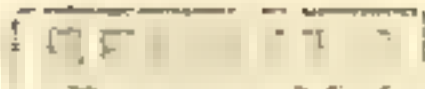
- a. Rótulo de taquillas escritas: fueron cambiadas.
- b. Pérdida de agua en bomba de aire acondicionado: reparado.
- c. Vidrio de mesa roto: fue cambiado.
- d. Pérdida de manija de lavatorio: fueron repuestas.
- e. Pérdida de agua en cañería de descarga de lavatorio: se reparó con cemento (no es conveniente).
- f. Pérdida de vapor en tubería de condensador: fue cambiada.
- g. Puerta de W.C. rota: fue soldada.
- h. Desprendimiento marco de puertas W.C. estribor: fueron soldados.
- i. Trincado de dos taquilleros.

4- SUGERENCIAS

- a. Aceptar el deterioro de la presentación del material en los collados en mérito a la economía de medios.
- b. Efectuar las reparaciones menores y rescusión del nivel de presentación previo a la operación, en camareta.



MAURY CARLOS W. MAR
CAPTAIN OF THE
COAST
FRIGATE



TITULO III

MATERIAL

DEPARTAMENTO ABASTECIMIENTOS

1- PREPARACION

Todo el material se encontraba en perfecto estado de preparación.

2- COMPORTAMIENTO

Normal

3- FALLAS Y AVERIAS

Se produjo soplado de una sarmite en la cocina de tropa.



[Handwritten signature]
L. F. CARLOS F. CORDON
CAPITAN DE NAUO
COMANDANTE DE LA
FRAGATA ARA LIBERTAD

TITULO IV1- OPERACIONESa. Cobertura Radar:

La Cobertura Radar fué efectiva dentro del alcance normal de los Radares, logrando con ello la detección e identificación de todo el tráfico marítimo.

b. Registro, Visita y Captura:

Esta Unidad efectuó el control de la siguiente cantidad de Buques Mercantes

1º ETAPA - 93 Buques

2º ETAPA - 91 Buques

3º ETAPA - 30 Buques

La visita efectuada a dichos buques no daba en ningún caso una seguridad absoluta de que en su navegación por los Canales no se cometieran actos de sabotaje tendientes a bloquear los Canales y/o Puertos del Río de la Plata.

c. Zona de Inspección:

La zona establecida como fondeadero de Buques Mercantes para inspección ocasionaba como mínimo cinco horas de demora a dichos buques en su traslado hacia ella y luego regreso a Pontón Recalada para embarco de Práctico.

A esto se le sumaba que por razones de seguridad y descanso del personal afectado a las visitas éstas no se efectuaban durante horas nocturnas, por lo tanto toda buque que era destacado por Pontón Recalada hacia la zona de inspección a partir de 16,00 horas, era inspeccionado el día siguiente, ocasionando una demora de 12 horas como mínimo.

Esto podría ser solucionado si la zona de inspección estuviera en proximidades de Pontón Recalada.

d. Zona Lazareto:

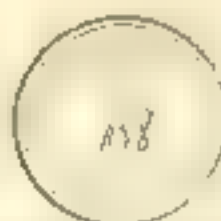
No fué necesario destacar por esta Unidad ningún buque a dicha zona, pero en caso de tener que haberlo necesitado se hubieran presentado los siguientes inconvenientes:

1. La distancia existente entre el Lazareto y la zona de inspección ocasiona un traslado en el quindacostas de por lo menos dos horas y dadas las condiciones de mar reinantes en la zona, dicha navegación se puede ver limitada.
2. No es factible destacar ningún buque en apoyo de la Destacación de Presa embarcada en el buque sospechoso u hostil destacado en la zona de Lazareto dado que ello comprometería la Cobertura Radar.

e. Apoyo Aéreo:

Las ejercitaciones efectuadas fueron ejecutadas en el tiempo previsto y en forma eficiente.

El patrullado ordenado posteriormente por Mensaje Naval, se cumplió sin inconvenientes cuando las condiciones meteorológicas lo permitieron.



///...1.

f. Guardacostas de P.N.A.

En general el trabajo efectuado por los mismos fué muy bueno a partir que adquirieron adiestramiento, pese a no estar acostumbrado a navegar en zonas de mar abierto, maniobraron correctamente y con margen de seguridad hasta condiciones de mar 2.

g. Dotación de acompañamiento:

El número previsto de dotaciones fué correcto, permitiendo en todo momento el acompañamiento y control de los buques de entrada sin producir demoras.

2- COMUNICACIONESa. VHF:

CANAL 12: La ligazón entre las unidades destacadas en la zona de operaciones fué correcta pero se vió permanentemente interferida por el tráfico marítimo. La ligazón Buque-Costa, sobre todo entre el Buque Control y COMARCA fué casi nula, e interferida por comunicaciones no operativas de la P.N.A. y tráfico mercante.

CANAL 67: Muy mala ligazón entre unidades destacadas y totalmente nula Buque-Costa.

b. TA 10:

Se debería prever una frecuencia de trabajo nocturna dado que en dichas horas la ligazón es casi nula.

c. PRECEDENCIA DE GEN:

Se cursaron gran cantidad de Mensajes Navales sobre todo por estaciones de la P.N.A., asignándole precedencia INMEDIATO que por su naturaleza no cumplimentaban lo previsto en el Art. 327 de la PENI 121 (O).

d. PROCEDIMIENTO RADIODIAGNÓSTICO:

Pese a las reiteradas observaciones efectuadas se continuó en el uso del "CODI O Q" por parte de la estación de la P.N.A. y no se cumplió el Procedimiento Radiotelefónico en general.

3- NAVEGACION

La zona establecida como fondeadero del Buque control y buques mercantes a inspeccionar es muy mal tenedero, con el agravante de no poseer puntos geográficos, visuales y/o radar como para verificar el fondeadero.

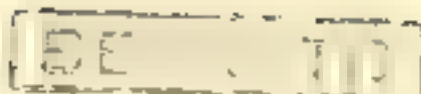
Esto ocasionó en varias oportunidades el Buque Control y los Mercantes fondeados para inspección zarparon, no pudiendo comprobarlo de inmediato.

Pese a recomendársela a los Buques Mercantes que durante la noche deben guardar en el puerto y estuvieron atentos en Canal 12, por si algún buque en fondeadero comenzara a zarpar, en algunos casos pasaron varios minutos hasta que se pudiera comunicar la novedad.

///...2.

ARMADA ARGENTINA

///...2.

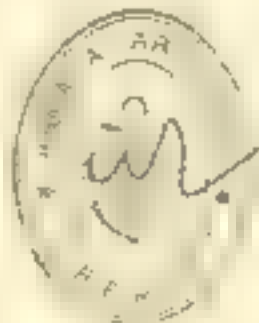


Nº

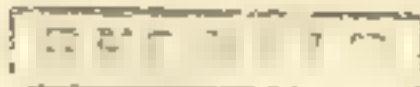
Letra

19

En caso de no poder mantenerse al ancla y tener que zafarse o correr al temporal, es imposible cumplir con las funciones del Buque Control y la cobertura radar no se concreta.



19
A. J. 3 A. 9. 10. 1
LARTEN Y U. 11
O. M. A. 4 E. 1. 1
P. R. E. 11 11. 11. 11

TITULO VLOGISTICADEPARTAMENTO MAQUINAS1- ALISTAMIENTO Y APROVISIONAMIENTO:

Sin Novedad.

2- APOYO LOGISTICO:

No se solicitó.

3- REPARACIONES Y ECTEADOS:

| | | |
|----------------------|---------|---------|
| 1er entrada a puerto | 150.000 | GAS OIL |
| 2da " " " | 100.000 | " " |
| 3er " " " | 80.000 | " " |

En puerto de Buenos Aires generador en servicio para frigorífica durante una semana 30.000 lts. GAS OIL.

4- INCONVENIENTES:

Sin Novedad.

5- SUGERENCIAS

Sin Novedad.



ARMADA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
BUENOS AIRES

TITULO VLOGISTICA:DEPARTAMENTO SANIDAD1- ALISTAMIENTO Y APROVISIONAMIENTO:a. MEDICINA

Se reiteró con carácter urgente por Nota Nº 35/83 la reposición del siguiente material que ya había sido solicitado y no fué repuesto por falta de existencia en la D.I.S.A.:

Una mesa para instrumental tipo "FINOCHIETTO".

Un Autoclave tipo "CHAMBERLAND".

Este material fué provisto a la brevedad por intermedio de Casa PI-RO a solicitud de la D.I.S.A.

Dos camillas plegables de aluminio para transporte de enfermos.

Un electrocardiógrafo portátil marca "FUKUDA" provisto por la D.I.S.A.

b. ODONTOLOGIA:

Se realizó el cambio del Farol de Iluminación del consultorio Odontológico por otros de mejores características (Luz Fría).

Se realizó el cambio del pedal de la turbina y se recortó la unidad dental.

Se colocaron trincas para el aparato de RX y para el nuevo farol.

Se pintó el consultorio y se colocó una nueva base para el tanque de agua.

Se realizó el pedido de medicamentos que se consideró suficiente para el ejercicio.

c. FARMACIA Y BIOQUIMICA:

Se cumplimentó y aprovisionó en forma normal lo solicitado anteriormente para efectuar las funciones correspondientes a este Departamento.

2- APOYO LOGISTICO:

Se realizó por intermedio del Servicio Técnico en Electromedicina del P.N.B.A., quien reparó el equipo de RX y el Electro-bisturí.

3- REAPROVISIONAMIENTOS EFECTUADOS:

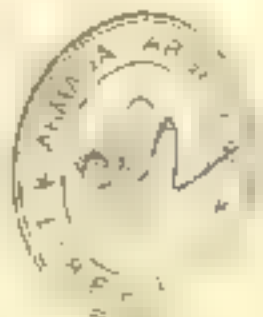
Se requirió con urgencia una caja de Cirugía torácica y una caja de Cirugía Cardiovascular, las cuales fueron provistas en consignación a esta Unidad por intermedio de la D.I.S.A.

4- INCONVENIENTES:

Sin Novedad.

5- SUGERENCIAS:

Sin Novedad.



ANALDY CARLOS R. CANTO
CAPITAN DE NAV.
COMANDANTE DE LA
FABRICA A.N.A. LIBERTAD

SECR

V"
Letra

102

TITULO V

LOGISTICA

DEPARTAMENTO CUBIERTA

1- ALISTAMIENTO Y APROVISIONAMIENTO:

El alistamiento fue normal para una navegación prolongada efectuándose aprovisionamiento de consumo durante los períodos de puerto, con excepción de dos (2) balones inflables que fueron provistos en la zona de operaciones.

2- APOYO LOGISTICO:

Parcialmente se cubrió por suministros de la D.I.A.B.

3- REAPROVISIONAMIENTOS EFECTUADOS:

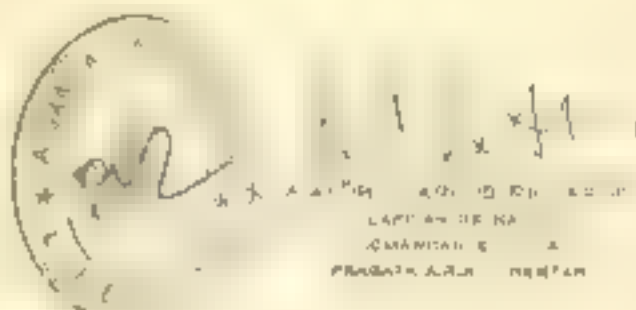
Durante períodos de puerto se efectuó parcialmente con material de consumo, sin afectar la operatividad de la Unidad.

4- INCONVENIENTES:

Sin Novedad.

5- SUGERENCIAS:

Sin Novedad.



TÍTULO VLOGISTICADEPARTAMENTO ESTUDIOS1- ALISTAMIENTO Y APROVISIONAMIENTO:

Se inició la operación con el alistamiento previsto para el Viaje de Instrucción.
El nivel inicial de aprovisionamiento fué el existente al 1º de Mayo.

2- APOYO LOGISTICO

En puerto, se efectuaron aprovisionamientos según los canales normales: SUMINISTRO de la D.I.A.B., y el comercio.

3- REAPROVISIONAMIENTOS EFECTUADOS:

Se reabasteció en las entradas a puerto para reasumir el nivel inicial en aspectos de consumo general. En Gastos de Consumo (Art. de Limpieza) no se reasumió el nivel inicial por los elevados costos en el comercio, alcanzándose niveles por debajo del nombrado.
Se efectuó reaprovisionamiento de artículos de limpieza por valor de: \$6.820.000.-

4- INCONVENIENTES:

El elevado costo de los elementos a comprar en el comercio, impidió no efectuar la reposición total hasta el nivel inicial, adoptándose medidas estrictas de economía, que no implicaron consecuencias.

5- SUGERENCIAS:

Para la ejecución del Viaje de Instrucción, deben reasumirse los niveles iniciales de aprovisionamiento.

Costo estimado:

| | |
|--------------------------------|---------------|
| a. Artículos de Limpieza | \$6.820.000.- |
| b. Elementos para fotocopidora | \$6.590.000.- |
| c. Elementos para mimeógrafo | \$2.601.000.- |



100 y 101
ARMADA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE FUERZA DE ARMAS NAVALES
PRAGA 4.5.5.2. L. REPOSICION

SECRETO

144

TITULO VLOGISTICADEPARTAMENTO ABASTECIMIENTOS1- ALISTAMIENTO Y APROVISIONAMIENTO:

Fueron provistos todos los materiales y víveres necesarios por los canales correspondientes.

2- APOYO LOGISTICO:

Siempre se contó con el mismo. Se utilizó en una oportunidad al requerir del RUC E HERRERA R.A.R.A. "PUERTO DE SEAJON" 300 kgs. de carne congelada.

3- REAPROVISIONAMIENTOS EFECTUADOS:

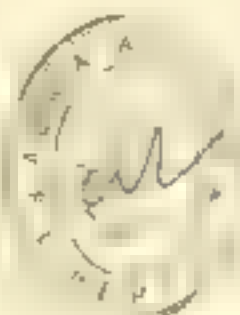
Fue necesario desembarcar un Oficial del Departamento a fin de coordinar los embarques de víveres y combustible. Se reaprovisionó en dos oportunidades en forma rápida y eficiente (víveres).

4- INCONVENIENTES:

Sin Novedad.

5- S OBRENCIAS:

Sin Novedad



144
ARMADA ARGENTINA
CAP.
COM.
FOLIO 144 DE 144

SECRETO

At)

TITULO VIINTELIGENCIA1- INTELIGENCIA

A efectos de asesorar a los distintos grupos de visita y registro de la Unidad, en lo concerniente al conocimiento previo de las características generales y específicas de cada uno de los buques mercantes extranjeros a inspeccionar, se montó una Central de Informaciones, habiéndose recopilado para tal fin informaciones comerciales de revistas, periódicos y anuarios, publicaciones de la NAU sobre buques mercantes, informes de CAA, TRAM, etc.

La información obtenida mediante la recopilación fue representada en diversas formas tales como plotings, tableros, fichas especialmente diseñadas, manteniéndose de esta manera un estricto y seguro control del tráfico marítimo.

Una vez inspeccionados cada uno de los buques se le abrió un legajo conteniendo la información obtenida; estos legajos fueron elevados a C. ARKÁLU al término de cada etapa de navegación.

En la central de informaciones se cubrieron guardias permanentes durante toda la operación; las mismas fueron cubiertas por el Jefe de Inteligencia (a la orden), un Oficial de Guardia (Guardamarina) en turnos de 4 x 8 y un Cabo Principal (a la orden).

2- CONTRAINTELIGENCIA

En este ámbito se hizo especial énfasis en adoctrinar a las diferentes dotaciones en el control de las comunicaciones y de los documentos personales de las tripulaciones de los diversos buques inspeccionados, adoptándose como norma para el caso que hubiere algún tripulante inglés u oriundo de Países enemigos en potencia comunicarse a los afectados que no podrían bajar de sus camarotes mientras durase la navegación por el canal (medida preventiva para resguardar la libre navegación), o los efectos se apostaba un hombre del grupo de acompañamiento de la P.M.A. en la puerta de su camarote y al llegar a puerto se le comunicaba que no podían bajar a tierra durante la estadía del buque. Asimismo se hizo hincapié en que las respectivas dotaciones tuvieran conciencia de la importancia de la disciplina del secreto.

3- ACCION PSICOLOGICA

De acuerdo con la receptividad e interés que se demostraba en cada visita, los Oficiales a cargo de las mismas procedieron a esclarecer la posición Argentina sobre la reivindicación de los derechos soberanos en las Islas a los Capitanes y Oficiales con los cuales mantuvieron contacto.

En general se observó interés en los buques de banderas Española, Italiana y Latinoamericanas.

Asimismo de la Secretaría de Información Pública se obtuvieron folletos explicativos en castellano e inglés sobre las "Islas Malvinas Argentinas", los que fueron repartidos en cada inspección a los buques mercantes extranjeros visitados.

///.....

144

4- INCONVENIENTES:

Inicialmente se presentaron inconvenientes sobre la información de tránsito marítimo, solucionada con posterioridad al mensaje naval GFM.

No se contó con traductores a los idiomas griego, ruso, indio, árabe y polaco, lo que imposibilitó la inspección de la documentación en dichos idiomas.

No existe información suficiente sobre compañías navieras, agencias marítimas, despachantes de aduana ni importadores que se encuentran contraindicados. Se aprecia que sería necesario realizar un estudio que reúna la información indicada.

Si bien mediante el Lloyd's Register y una publicación de la NATO se subsanó la identificación de los buques mercantes, no se tuvieron medios para realizar lo mismo con pesqueros.

5- SUGERENCIAS:

Al recibirse el Plan se planteó la necesidad de obtener información sobre todos los temas vinculados al tráfico marítimo en vista a cumplir con las funciones de buque control.

A tal efecto se requirió antecedentes base a la JEM (Depto. "A" y "B") obteniéndose un listado mecanizado que contenía datos sobre prácticos, agencias marítimas y despachantes de aduanas; estas empresas y personas se encuentran registradas en mira a antecedentes desfavorables, principalmente vinculados a infracciones en lo penal económico o por haberse vinculado en distintas oportunidades con la Armada Argentina en relaciones comerciales.

El Departamento "A" brindó orientación para la búsqueda de información, indicando a la JEM y LIMA como organismo y empresa respectivamente que podían brindar los antecedentes requeridos. Luego de consultar distintas fuentes oficiales y privadas, se logró reunir las publicaciones de carácter público y confidencial que permitieron asegurar una primaria identificación de las unidades mercantes extranjeras y nacionales, y empresas y personas vinculadas al quehacer marítimo.

Con dicho material se montó una central de inteligencia a bordo en la cual se trató de completar el ciclo de inteligencia.

A fin de sistematizar la información se diseñaron dos planes, uno que contenía la información susceptible de ser disponible de los buques a visitar y otro para completar a bordo del buque visitado que contenía los datos a requerir a bordo de la guía de visita.

El resultado buscado fue aceptablemente alcanzado con esta organización y se transfirió durante los relevos de buque control al Hidrográfico A.R.A. "ALBERTO DE AGUIAR" y Buque Hidrográfico A.R.A. "COMODORO RIVADAVIA".

Tras haber inspeccionado 176 buques durante el desarrollo del Plan se han advertido distintos inconvenientes, muchos de los cuales fueron solucionados y otros que sería necesario solucionar de ponerse en vigor este mismo Plan o un sistema de control de similares características.

///...2.

111...2.

17

En primer lugar la publicación base para visita, registro y captura, "MANUAL PARA PREPARAR LA VISITA EL MUELLE Y A CABIENHA DE BUQUES MECANICOS EXTRANJEROS EN TIEMPO DE GUERRA", deberia ser actualizada, los Oficiales participantes de esta Unidad, en las operaciones citadas, integrarán una comisión de estudio a fin de proponer modificaciones que la actualicen. Dicho estudio será elevado oportunamente.

En segundo lugar, se advirtió que la información base de carácter publico requerida para este tipo de operaciones se encuentra distribuida en distintos organismos del Estado o entidades privadas.

Es necesario la compilación de dicha información e instrumentar procedimientos periódicos de actualización.

En tal sentido se debería producir una publicación con los datos sobre marines mercantes y de pesca de los países con los cuales hay hipótesis de guerra o conflicto y completar el resto de la información con el "LLOYD'S REGISTER OF SHIPS" publicación que tiene información suficiente para las necesidades planteadas.

Del estudio de las marines mercantes y de pesca contempladas en las hipótesis de guerra/conflicto, analizar las relaciones comerciales y de tráfico con nuestro País. De ello surgirían, las líneas permanentes y transitorias establecidas, los puertos del litoral marítimo tocados, las empresas, armadores o compañías navieras involucradas, los agentes marítimos, despachantes de aduanas, consignadores de carga e importadores y exportadores que cierran el ciclo en nuestro País.

Si bien este análisis parece exigir un gran esfuerzo, se ha observado en los 45 días de operación que la cantidad de buques y compañías intervinientes en el sistema planteado no es numerosa, si se restringe el estudio de los países con futuras hipótesis de guerra/conflicto.

Del registro y la investigación de los miembros de las tripulaciones ya sea a través de la GEM o PMA, se puede obtener la reiteración de ingresos al País de los posibles agentes enemigos.

Es evidente que el negocio marítimo brinda una cobertura ideal para operaciones de inteligencia, por lo tanto la detección de reves podría ser posible del seguimiento del esquema analizado. En tal sentido es muy conveniente el estudio de los Prácticos, dado que mucha información podría ser brindada por ellos, si se los admite en la búsqueda de este tipo de información. Mediante la coordinación entre el Centro Naval de Tráfico Marítimo y la Jefatura de Inteligencia del CMA en los aspectos señalados se permitiría establecer un sistema activo y eficiente de visita y registro en todo el litoral marítimo, con suficiente información base para la Unidad que realice la operación.

TITULO VIIINVERSIONES EFECTUADAS

- 1- Se racionó durante el período al siguiente personal en comisión ajeno a esta Unidad:

| <u>JEARQUIA</u> | <u>CANTIDAD</u> | <u>PRECIO U. RAC.</u> | <u>PRECIO TOTAL</u> |
|-----------------|-----------------|-----------------------|---------------------|
| Oficiales | 931 | \$ 37.000 | \$ 34.447.000 |
| Suboficiales | 490 | \$ 36.000 | \$ 17.640.000 |
| Tropa | 4091 | \$ 35.000 | \$ 143.185.000 |
| | | | \$195.272.000 |

- 2- Consumo General (en especies)
Incluye amarras, defensas, antiojidos y elementos en general utilizados durante los 49 días de operaciones.

\$ 75.580.000

- 3- Medicamentos

\$ 24.023.100

- 4- Combustibles

\$2.160.000.000

- 5- Equipo (Personal A.R.A. "BELGRANO")

\$ 52.098.000

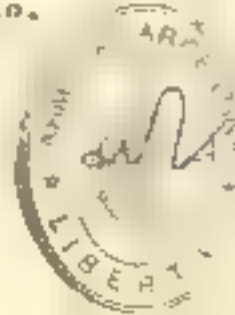
- 6- Bienes de Consumo (en efectivo)

\$ 50.435.630

- 7- Conservación

De acuerdo con el siguiente detalle de trabajos realizados y a efectuar.

- a. Tratamiento con pintura antioxidante y pintado total de costado y trenje variabla.
- \$110.000.000
- b. Construcción de un esjaretado de soldador.
- \$ 6.600.000
- c. Estancar junta de goma del bauprés con cubierta principal.
- \$ 10.800.000
- d. Reparación a tornador de babor.
- \$15.978.900
- e. Reparación de motores eléctricos de ventilación, tarzada de la frigorífica.
- \$ 12.678.656
- f. Reparación de la resistencia de la fritera de la cocina de tropa.
- \$ 12.600.000
- g. Reparación de la correa del termotanque de Oficiales.
- \$ 7.000.000
- h. Adquisición de resistencias para calefacción.
- \$ 14.000.000
- i. Construcción de barandilla destacable.
- \$ 5.000.000
- j. Construcción de escala de gato.
- \$ 1.000.000



AMARURY LARLUE
CAPITAN DE NAVI
COMANDANTE DE LA
PRADA ARA LIBERTAD

169

2

Buenos Aires, 29 de Junio de 1982

OBJETO: R/Informe

AL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE FUERZA AEREA

De acuerdo con lo ordenado en FM 180920 COARFNAYLU informo que:

a) Comportamiento del Personal y Valoración de su Adiestramiento

a-1) Comportamiento del Personal

Muy satisfactorio. Se aprecia muy buena moral e incluso los niveles jerárquicos.

a-2) Evaluación del Adiestramiento

Además de lo que se intercaló en el adiestramiento en Armas se dio a la consideración de personal de otras unidades a la Unidad para efectuar Pruebas de Combate.

a-3) Sugerencias para mejorar el adiestramiento

Ninguna

b) Comportamiento del Material

b-1) Revisión de fallas y averías

Generalmente el 4º y 5º Puesto de Combate en Cartera Argador de Material - Transformador averiado - Línea de 1000. Arrastre de metal artificialmente en columna N° 4 eje de Estridor

b-2) Tiempos de paradas por averías

48 horas.

b-3) Evaluación de la Portabilidad del Material

Se tiene en cuenta que la Unidad entró luego de las Pruebas Generales de Combate a hacer el recorrido general de todas las máquinas auxiliares tras el Cambio de la Flota Propulsora y el corto período para las pruebas correspondientes al comportamiento del Material ha sido MUY SATISFACTORIO.

b-4) Sugerencias para mejorar deficiencias.

Ninguna

...///...

...//...2.

c) Deficiencias Logísticas que Afecten Operatividad:

Ninguna. Se cumplieron todos los requerimientos formulados

d) Deficiencias para Substanciar Defectos CLAS

Ninguna



Enrolf Ma... Batlerini
ENROLF MA... BATLERINI
CAPITAN DE CORBETA
COMANDANTE

172

3



///.2....

171

2.1.2 Escala real:

destrucción de los cables de su exterior, de los cables de
los cables de la parte superior.

2.1.3 Ajuste:

- a) Ajuste fino del haz de proa
- b) Ajuste de sintonía
- c) Señal entrada de giro
- d. Ajuste de la potencia de recepción al vo.

2.1.4 Sonda: Cambio de un transformador

2.1.5 Tráfico: Cambio de un transformador (14 de servicio)

2.1.6 Ajuste: Ajuste de la potencia de recepción al vo.

2.1.7 Generador N°1: Fallas en su funcionamiento

2.1.8 Motocompresor:

- a) Falla en su funcionamiento
- b) Rotura del burro de arranque
- c) Pérdidas en la tuberías de escape

2.1.9 Frigorífica:

- a) Pérdida de gas Freón
- b) Dos (2) motores forzadores quemados
- c) Un (1) motor quemado para cámara de oficiales

2.1.10 Circuito agua dulce:

- a) Rotura de tuberías de agua dulce
- b) Rotura de tuberías de agua dulce

2.1.11 Circuito de agua dulce: Rotura de tuberías de agua dulce

///.3...

CONFIDENCIAL

7/73...

175

2.1.12 Servomotor: Pérdida de aceite

2.1.13 Girocompás: Se reemplazó la esfera

2.1.14 Línea de ejes:

a) Filtraciones de agua

b) Aceite roto en el eje de entrada

2.1.15 Calentante: Bobina del freno quemado

2.1.16 Purificadora de aceite: Motor quemado

2.2. Tubo de escape de vapor

Apropiado para el funcionamiento de los generadores 2 y 3

2.3. Sugerencias: No hay3. Estado de conservación de los equipos

Aceptable

4. Estado de conservación de los equipos

Sin novedad

4.1. Sugerencias: No hay

CARLOS VIBERT GARRIGOS
CAPITAN DE CORVETA
COMANDANTE

NUOVOS ALAS, 18 de Junho de 1980.

OBJ TO: S/Información.

AL S EOR COMANDA E DEL AR A NAVAL CIVIL.

Complimentando lo ordenado por mer-

- toda la operación.
- racter hidrográfico.

1. - ~~El~~ ~~Sr.~~ ~~Dn.~~ ~~Fco.~~ ~~J.~~ ~~Garcia~~ ~~Rodriguez~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~Cruz~~
mientras en Guardias de Puerto.

2.- Comportamiento del material

- [illegible]

///

Chy

...///2

... es la ... a la ...
disminuyendo su resistencia.

... lanchas de PA. CUBA.

... en la ...
por recorrerse.

2.1.10.- Sugerencias: No hay.

3.- ~~... ..~~

Sin novedad.

2.3.- Sugerencias: No hay.

3.- Evaluación ~~... ..~~

Acceptable.

4.- ~~... ..~~

Sin novedad.

4.1.- Sugerencias: No hay.

EN NAVIGACION, 17 de Junio de 1982.-

OBJETO: R/Informe.

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA FLOTA NAVAL PROVINCIAL CONTINGENTE DN. CARLOS ALFREDO VAININGER.

Habiendo sido designado jefe de la Zona Control en el área correspondiente al Ría de la Plata, a fin de contribuir con la experiencia adquirida entre el 11 y 16 del corriente mes para el logro de una óptima utilización de los medios informes:

1. Buque Control tipo Corodoro R vedavla.

1.1. Características operacionales.

1.1.1. Se debe encarar la tarea con las Dotaciones de Registro, Visita y Acompañamiento en otra Unidad por falta de alojamientos propios lo cual implica cargar las comunicaciones, debiendo cursarse tráfico normal y todo aquel surgido de imprevistos.

1.1.2. A pesar de contarse con 3 equipos tipo Tritón solo se puede operar uno por vez puesto que se interfieren mutuamente. Esto inconveniente aumenta los tiempos en las comunicaciones que se deben mantener con los buques que se controlan o navegan, con perjuicio / con las unidades de la Armada y Pontón Recalada.

1.1.3. Esta Unidad posee 53.00 m² y, siendo de origen antiguo y con poca experiencia, lo que tiende a limitar su capacidad de trabajo y en la zona de control de la zona de desarrollo de la zona.

1.1.4. En la zona con vientos regulares sostenidos, en algunas de estas tipo se produce un arrastre bastante pronunciado debiéndose zafar, complicándose la maniobra de fondeaderos a buques mercantes.

2. Buque Control de Mar y Litoral.

2.1. Buques, Sección de Tercera Flota: De acuerdo a lo informado, por su mala condición en mal estado se consume una excesiva cantidad de agua.

Su jefe de Máquinas es un Suboficial (S) de la Armada de

///...

...///2.

no tiene en claro su cargo.

2.2. Tanques de Agua: Aparentemente están todos comunicados entre sí y no está contemplado el avisarlos para realizar un efectivo control sobre los mismos.

2.3. Destilador: Posee solo uno de agua de río con una producción de dos toneladas para el cual no fue posible utilizar en Zona Control.

2.4. Causa: Causa por temas para el atraque de las lanchas de la Prefectura Naval y puede tornar riesgosa la maniobra // con la lancha de Prácticas de acuerdo al estado mar/ola.

2.5. Maniobra de anclaje: Con más de 20 nudos sostenido debe zarpas y capear por lo que consume agua con los motores en // marcha.

3. Buque Piloto Alvin.

3.1. Su estructura no es apta para amadrinarse en el mar excepto con muy buenas condiciones de mar.

3.2. Existe muy buena disposición de su personal.

4. Lanchas de la Prefectura Naval.

4.1. Características Operacionales.

4.1.1. Se utiliza de vez en cuando el estado del mar, prácticamente mar 1, puesto que a pesar de la maniobrabilidad de que disponen son frágiles y se golpean con facilidad deteriorando su casco y cubierta. Por esta razón, deben zarpas con cierta frecuencia del puerto sobre el cual están asignados a otra unidad // disminuyendo su personal por falta de descanso.

4.1.2. A mi juicio sus Comandantes, por lo menos en lo que hace a quienes están en el agua durante este período no están debidamente instruidos para operar en el mar, esto ha sido observado en su forma de navegar y atracar a los buques.

///...

...///3.

4.1.3. En el entendimiento de que la Tarea de Control debe llevarse a cabo si o si, tratando de minimizar los tiempos que deban permanecer fondeados los mercantes, por las características zonales sus Comandantes deben ser convencidos que tarde o temprano sus Unidades se deteriorarán // por los múltiples ataques, no dependiendo totalmente de ellos esta causa, sino de las características estructurales de los otros buques y en parte del estado del mar.

5. Comunicaciones.

5.1. Se observa una mejora substancial debida a un mayor conocimiento del lenguaje operativo por parte de los operadores y puesta a punto de los equipos ya que no han variado las condiciones de propagación.

6. Pontón Recalada.

6.1. Características Operacionales.

6.1.2. Se observa en su personal un alto grado de adiestramiento que redita positivamente en las operaciones.

6.1.1. Posee dos dotaciones que se relevan quincenalmente.

6.1.3. Poseen víveres solamente para la dotación estable lo que ha obligado en oportunidades a proveerlo, cuando las Dotaciones de Acompañamiento no han podido ser evacuadas por condiciones meteorológicas adversas.

6.1.4. Posee un compás magnético en mal estado y un radar al // cual según la información obtenida no se le realiza un adecuado mantenimiento.

6.1.5. Deberían imponerse restricciones para la operación de la lancha de Prácticas porque prácticamente opera en todo estado de mar y viento pudiéndose generar situaciones de riesgo.

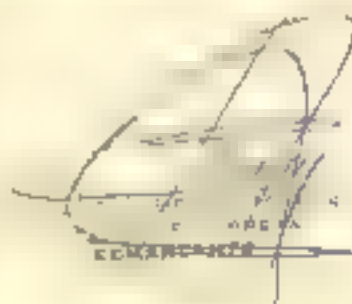
6.1.6. Apesar de no poseer información al respecto, y de acuerdo a lo acontecido el día 16 del corriente, puede deducirse que tampoco se realiza el debido mantenimiento de las lanchas.

Por todo lo expuesto arriba a // las siguientes conclusiones en forma sintéticas:

///...

...///4.

1. Si bien la utilización del BUQUE PILOTO AFICO A.B.A. "COMODORO DE LA ARMADA" para la tarea encomendada no es lo deseable, / puede resultar factible y aceptable teniéndose en cuenta algunas de las consideraciones señaladas.
2. Por el estado actual del buque Ciudad de Mar del Plata no es adecuado para la tarea que cumplió.
3. El Buque Piloto Alsina por sus características estructurales trae aparejados problemas para operar con lanchas a su costa do.
4. Las lanchas de la Prefectura Naval son poco resistentes y /, con poca maniobra que no alcanza para evitar su deterioro // prematuro en este tipo de tarea.
Sus comandantes no poseen experiencia en el mar según ha tras corrido y ello se pone de manifiesto en algunas maniobras // observadas.
5. Las comisiones son aceptables a través de la voluntad de los operadores que ha servido para mejorar las mismas.
6. El material de que dispone el personal de Prefectura Naval en Pontón Recalado presenta serias deficiencias por mantenimiento.
Estos inconvenientes son agravados notablemente por la buena // praxis que se da al personal en la mayoría de los casos.



27. E.

+

▼

1

125

6

SECRETO

Nº 03/14/02.-
Letra N.º 1, 14/02.-

116

Buenos Aires, 22 de Junio de 1962.-

OBJETO: E, informe.-

Asunto: Informes de la Armada sobre el VIAL.-

De acuerdo a lo solicitado en GFH. 18
0420, se agrega al informe producido por el buque a mi mando, en
el Operativo LEON 1.-

AGREGADO: lo indicado en el texto.-

El Comandante en Jefe de la Armada (CMA) J. M. VIALA.

El Comandante de Fragata J. M. VIALA.
Comandante de Fragata J. M. VIALA.



[Handwritten signature]
J. M. VIALA
Comandante de Fragata

SECRETO

8 Buque Escuela A.R.A. "PALO ALTO ALSTON"
 V. 3: Q-31 - "Delfin"

1.1.) Personal Civil de Marina Mercante,
 reolladas, dest

tareas de cifrado y descodificado.

1.2.) Personal Militar.

optó por darlo de baja.

pírito de co

2º)- COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL

engranado, fué necesario su cambio.

///---

SECRETO

187

(Tiempo no operable 5 horas).

trabaja 48 horas

válvulas de ca

na

39)- TIEMPO TOTAL NO OPERABLE POR AVARIAS

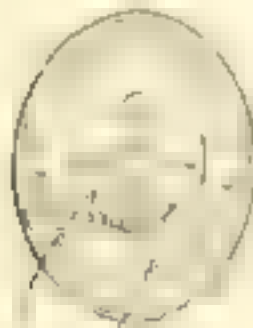
se estima en 53 horas.

operaciones atracadas.

JUEVES 22 JUNIO PARA SU FIRMAR DESPACHOS

BUENOS AIRES, 22 de junio de 1982.-

Capitán de Fragata Contador (R.E.) JULIO VIA-



[Handwritten signature]
 ARMA
 CONTADOR
 JUNIO
 1982

LOS ANGELES, 21 de junio de 1982.-

OBJETO: S/Novedades de: Material,
Personal y Logística.-

A-1 DE LA R A N A L F

Cumpliendo lo ordenado en mensaje
 al P-1, elevados los expedientes con res-
 pecto a: Personal, Material y Logística;

1.- COMPORTA I. TO DEL PERSONAL Y VIGILACION DEL ADMINISTRATIVO

El personal de la oficina de la FIC es bueno; la moral es bastante alta y el trabajo es bueno, el personal lo hace con entusiasmo. Los datos de los tiempos se actualizan durante las operaciones.

El nivel de instrucción es adecuado, y fue demostrado que las actividades realizadas en la capacitación como en el campo, así como el nivel de aptitud aceptable en los ejercicios de combate, maniobra y defensa contra incendio.

5: Asegurar la continuidad de la educación a fin de incrementar los ejercicios de tiro.

5. COMANDO EN JEFE FUERZAS ARMADAS

e.- Selección de fallas y averías

1.- El 27 de abril avería en el retén de la bomba de barrido de agua del motor de estribor. (Of. INCO, JFY N° 2 "C"/82)

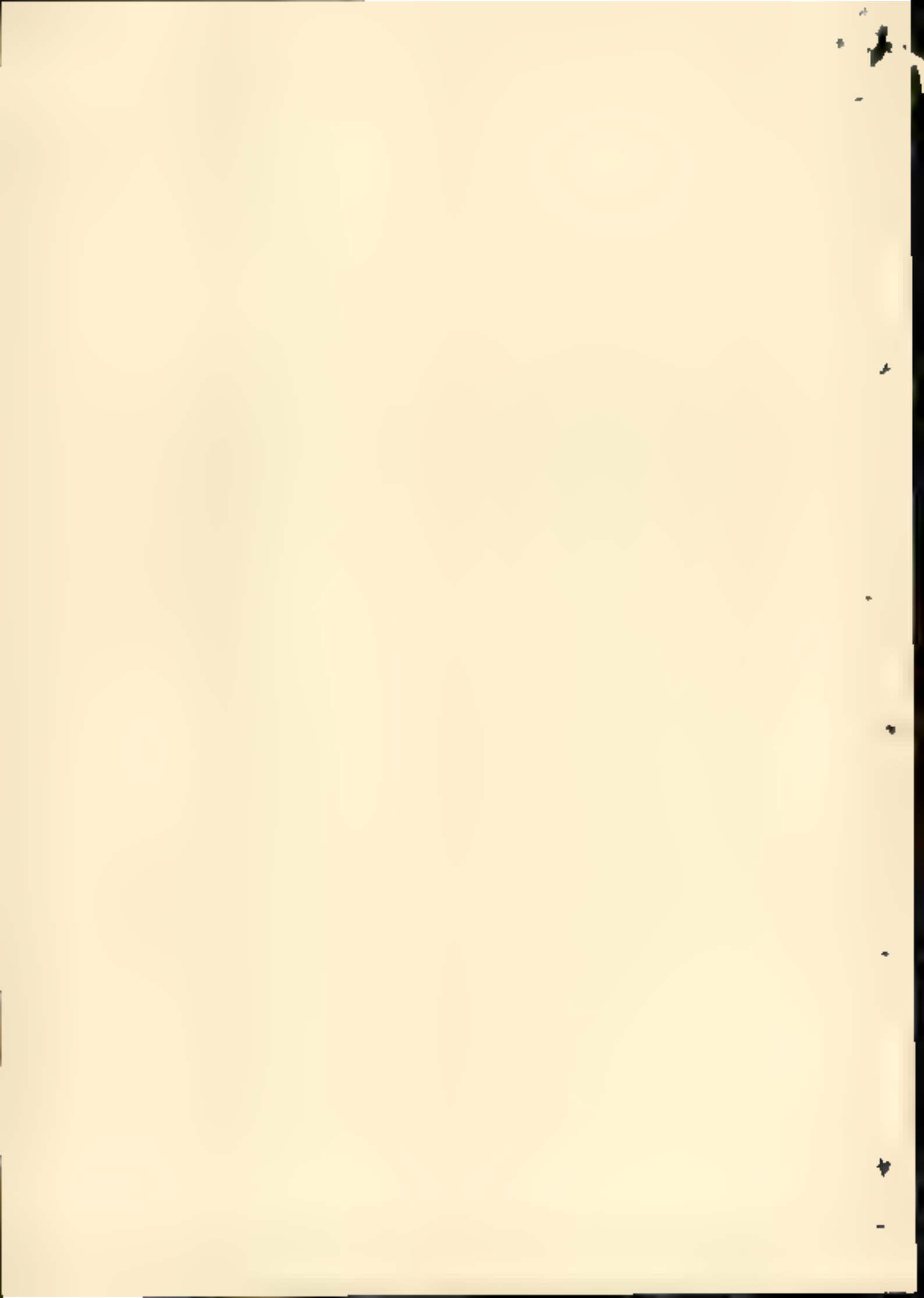
... 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840.

1.- ...
...
...
LICO.FY.Nº 3ºCº/82)

2. - [REDACTED] OR TO STG. A 101 H 6
[REDACTED] Y. 0 5 7 2

37Y.N# 6°C*/82)

3FY, N^o 6^oC^o/B2)



145

SECRETO

BUENOS AIRES, 22 de Junio de 1982.-

OBJETO: Informar novedad.-

AL SEÑOR COMANDANTE DEL AREA NAVAL FLEUVIAL:

En cumplimiento a lo dispuesto por MNC (FNA)
180920 informo:

1. COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL Y EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO:

Tanto las Detaciones de Acompañamiento, como las tripulaciones de las Unidades de Superficie y demás personal afectado al Operativo "LEON 1" ha sido optimo; el grado de adiestramiento, aceptable. El porcentaje de sanciones disciplinarias ha sido mínimo y de carácter leve. No se han registrado incidentes con tripulantes extranjeros.

2. COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL:

El comportamiento del material ha sido excelente, a pesar de haberse adaptado en algunas circunstancias, por necesidad a tareas para las que no se halla en aptitud de diseño.

2.1. RELACION FALLAS Y AVERIAS:

Las fallas y averías que se fueron presentando, deben encuadrarse según el tipo de Unidad de Superficie de que se trata.

2.1.1. Guardacostas tipo "64".

2.1.1.1. Guardacostas GC-65 "MARTIN GARCIA".

Cuatro candeleros de babor cortados por su base y seis candeleros doblados.

2.1.1.2. Guardacostas GC-66 "RIO IJUJA":

Averías en cuatro candeleros.

2.1.1.3. Guardacostas GC-70 "RIO DE LA PLATA"

Sector estribor, banda babor, hundimiento de la borda, 2,10 mts. de longitud por 0,05 mts. de profundidad, rotura de cinco candeleros.

2.1.1.4. Guardacostas GC-71 "LA PLATA":

Fallas en repetidor y girocompás, abolladura banda estribor 070 1040 mts en borda y tapa de regala.

///—

///—

2.1.1.5. Guardacostas GC-72 "BUENOS AIRES":
No se presentaron averías.

2.1.2. Guardacostas tipo "21":

2.1.2.1. Guardacostas GC-21 "LYNCH":
Vía de agua en el tunnel de la hélice.

2.1.2.2. Guardacostas GC-22 "TOLL"

2.1.2.2.1. Averías en generador y caja reductora.

2.1.2.2.2. Averías en inyectoras y bomba inyectora con contaminación del lubricante con combustible.

2.1.2.2.3. Fisura de dos cuadermas, rotura de tuberías de alimentación de los tanques de servicio de combustible.

2.2. TIEMPO NO OPERABLE POR AVERÍAS:

2.2.1. Guardacostas GC-21 "LYNCH":
13-05-82 al 17-05-82.

2.2.2. Guardacostas GC-22 "TOLL"
20-05-82 al 09-06-82 (20 días) según
2.1.2.2.1. y 2.1.2.2.2.
13-05-82 según 2.1.2.2.3.

2.3. EVALUACION GLOBAL COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL:

Del análisis del detalle de averías, se puede inferir que los Guardacostas tipo "64" se vieron afectados toda vez que debieron abarlocarse a otra Unidad de Superficie en aguas abiertas; en cambio, los Guardacostas tipo "21", debido al prolongado lapso que llevan en servicio, presentaron problemas en planta propulsora y auxiliares. No obstante ello, toda vez que debió retirarse una Unidad fué prontamente sustituida, sin que se produjeran sensibles demoras o perjuicio a la Operación del Guardacostas. Las Unidades de Superficie han operado en toda condición de mar casi ininterrumpidamente.

3. DEFICIENCIAS LOGISTICAS QUE AFECTARON OPERATIVIDAD.

3.1. Los Guardacostas GC-21 "LYNCH", GC-71 "LA PIATA" y GC-72 "BUENOS AIRES" no pudieron operar por 20/35 y 47 horas, respectivamente, luego de haber tenido que cargar combustible sin purificar de otras Unidades de Superficie, lo que obligó al echique y posterior limpieza de tanques y filtros.

3.2. La falta de brida o reducciones para trasbordo de combustible, hizo engorrosa la maniobra, causando demoras cuando la imposibili-

///—

1470

///—dad de concretarlas, determinó que las Unidades tomaran puerto ///
para completar tanques.

3.3. Con relación a las Dotaciones de Acompañamiento, se observaron ///
los primeros días, deficiencias en los suministros de alimentos,
pues se les dotaba de una sola ración. Cuando un buque demora su
entrada por falta de mares, el embargo se prolonga por más de 48
horas. Dicha situación fue parcialmente revertida con la provi-
sión de raciones de combate.

4. SUGERENCIAS PARA SUBSANAR DEFICIENCIAS:

4.1. Con referencia al punto 3.1. por el tipo de propulsores y genera-
dores de los Guardacostas tipo "21" y "64", es imprescindible que
el gas oil que carguen sea purificado.

4.2. Con relación al punto 3.2. sería necesario contar con información
acerca de los tipos de tomas y sus medidas a los fines de proveer
bridas o reducciones para traveses de combustible, con el objeto
de mantener mayor tiempo en operación a las Unidades de Superfi-
cie o cubrir emergencias o eventualidades con mayor margen de ///
flexibilidad.-



BUEENOS AIRES, Junio 22 de 1982.-

OBJETO: R/Cumplimiento LEON I.-

AL SEÑOR PREFECTO D- ZONA RIO D- LA PLATA:

Cumplimentando lo ordenado por esa Superioridad, informo lo concerniente al ámbito de actuación de esta División, acorde la puntuación indicada:

1. COMPORTAMIENTO PERSONAL Y EVALUACION ADMINISTRATIVO:

1.1 PERSONAL PROPIO: Fue afectado personal Superior, capacitado en Salvamento y buceo y personal Subalterno capacitado en Buceo. El personal ha observado una conducta y comportamiento satisfactorios, dando muestra de su formación técnico-profesional, evidenciando el alto grado de adiestramiento adquirido.-

1.2 PERSONAL S.B.I.M.: Los componentes de la tripulación del Remolcador "QUICHUA" afectados a esta División, han puesto de manifiesto su capacidad de adaptación a las circunstancias, destacándose su especial predisposición a colaborar y cumplir las tareas asignadas en cada caso por esta Jefatura, con gran espíritu de sacrificio. En su totalidad este personal demostró poseer sólidos conocimientos profesionales.-

2. COMPORTAMIENTO MATERIAL:

2.1 RELACION FALLAS Y AVARIAS: No se produjeron.-

2.2 TIEMPO NO OPERABLE POR AVARIAS: No se contabilizó ningún día.-

2.3 EVALUACION GLOBAL COMPORTAMIENTO MATERIAL: Se afectaron al cumplimiento del plan materiales propios de esta División tales como compresores, equipos de buceo, electrobombas sumergibles, bombas de gran caudal de achique, etc. y el Remolcador "QUICHUA" de la S.B.I.M. - D.N.C.P. y V.N., Distrito Río de La Plata.- El comportamiento del material afectado ha sido ampliamente satisfactorio y cubrió las previsiones que esta División adoptó para lograr una cobertura de seguridad ante la posibilidad de tener que operar en acontecimientos de la navegación en la Zona del Río de La Plata.-

3. DEFICIENCIAS LOGÍSTICAS QUE AFECTARON OPERATIVIDAD: No se produjeron.-

Esta División hace notar que en oportunidades anteriores al igual que en el presente ha operado en tareas de salvamento con el apoyo de embarcaciones de la D.N.C.P. y V.N. de este y otros distrito, lográndose en todo momento una buena complementa-

11-2-

۴۹

0160.-

Asimismo es menester destacar la cooperación puesta de manifiesto por las empresas Privadas de Remolque y / Salvamento, para suministrar semanalmente el alietamiento de las unidades de superficie y grúas de salvamento que en caso de necesidad / debían ser empleadas en las tareas asignadas a esta División.-

4. PUBLICATIONS: exp. Local № 124/82- "S". -

圖書集成
醫部全錄
卷一百一十五



12345678910111213141516171819202122232425262728293031323334353637383940414243444546474849505152535455565758596061626364656667686970717273747576777879808182838485868788899091929394959697989910010110210310410510610710810911011111211311411511611711811912012112212312412512612712812913013113213313413513613713813914014114214314414514614714814915015115215315415515615715815916016116216316416516616716816917017117217317417517617717817918018118218318418518618718818919019119219319419519619719819920020120220320420520620720820921021121221321421521621721821922022122222322422522622722822923023123223323423523623723823924024124224324424524624724824925025125225325425525625725825926026126226326426526626726826927027127227327427527627727827928028128228328428528628728828929029129229329429529629729829930030130230330430530630730830931031131231331431531631731831932032132232332432532632732832933033133233333433533633733833934034134234334434534634734834935035135235335435535635735835936036136236336436536636736836937037137237337437537637737837938038138238338438538638738838939039139239339439539639739839940040140240340440540640740840941041141241341441541641741841942042142242342442542642742842943043143243343443543643743843944044144244344444544644744844945045145245345445545645745845946046146246346446546646746846947047147247347447547647747847948048148248348448548648748848949049149249349449549649749849950050150250350450550650750850951051151251351451551651751851952052152252352452552652752852953053153253353453553653753853954054154254354454554654754854955055155255355455555655755855956056156256356456556656756856957057157257357457557657757857958058158258358458558658758858959059159259359459559659759859960060160260360460560660760860961061161261361461561661761861962062162262362462562662762862963063163263363463563663763863964064164264364464564664764864965065165265365465565665765865966066166266366466566666766866967067167267367467567667767867968068168268368468568668768868969069169269369469569669769869970070170270370470570670770870971071171271371471571671771871972072172272372472572672772872973073173273373473573673773873974074174274374474574674774874975075175275375475575675775875976076176276376476576676776876977077177277377477577677777877978078178278378478578678778878979079179279379479579679779879980080180280380480580680780880981081181281381481581681781881982082182282382482582682782882983083183283383483583683783883984084184284384484584684784884985085185285385485585685785885986086186286386486586686786886987087187287387487587687787887988088188288388488588688788888989089189289389489589689789889990090190290390490590690790890991091191291391491591691791891992092192292392492592692792892993093193293393493593693793893994094194294394494594694794894995095195295395495595695795895996096196296396496596696796896997097197297397497597697797897998098198298398498598698798898999099199299399499599699799899910001001100210031004100510061007100810091010101110121013101410151016101710181019102010211022102310241025102610271028102910301031103210331034103510361037103810391040104110421043104410451046104710481049105010511052105310541055105610571058105910601061106210631064106510661067106810691070107110721073107410751076107710781079108010811082108310841085108610871088108910901091109210931094109510961097109810991100110111021103110411051106110711081109111011111112111311141115111611171118111911201121112211231124112511261127112811291130113111321133113411351136113711381139114011411142114311441145114611471148114911501151115211531154115511561157115811591160116111621163116411651166116711681169117011711172117311741175117611771178117911801181118211831184118511861187118811891190119111921193119411951196119711981199120012011202120312041205120612071208120912101211121212131214121512161217121812191220122112221223122412251226122712281229123012311232123312341235123612371238123912401241124212431244124512461247124812491250125112521253125412551256125712581259126012611262126312641265126612671268126912701271127212731274127512761277127812791280128112821283128412851286128712881289129012911292129312941295129612971298129913001

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

SECRETO

Nº 139"8"/982

Letra: 8664

(Inf: 8664, R17 Nº 08 "S"/82)

BUENOS AIRES, 22 de Junio de 1982.-

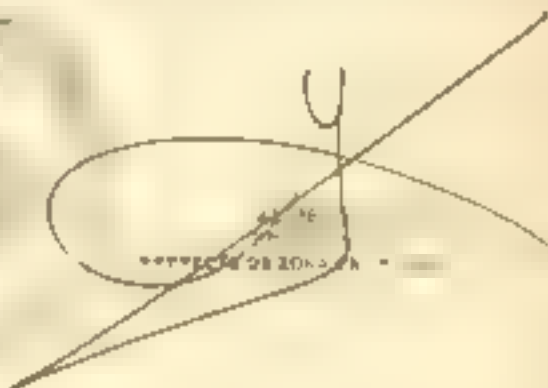
///—SOL JEFES DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DEL AREA NAVAL FLUVIAL.

Adjunto remito informe pormenorizado, producido por la División Salvamento y Buceo de la Prefectura Naval Argentina.-

REFERENCIAL: Oficio 8761.R19 Nº 14"5"/982-relacionado con MNC GFH. //
180920/JUN/82.-

portavoz

jab/

A large, stylized handwritten signature or set of initials is written over a circular official stamp. The signature is in dark ink and appears to be a cursive 'J' followed by other characters. The stamp is partially obscured by the signature.

C

...



261

ALIO N
202

**INFORME DE JEFES Y OFICIALES DE
LA PREFECTURA ZONA RIO DE LA
PLATA.**

**RELACION DE PERSONAL SUPERIOR
Y SUBALTERNO QUE CUMPLIO GUARDIA
EN EL CONTRASE.**

RESPECTO AL SEÑOR ALFONSO LAGO: Ha prestado al Comité de la F. A. I. C. 201
sus servicios de manera muy eficiente, de modo que se le formaliza, dentro
de la F. A. I. C., el cargo de secretario general, para
que a la vez que se le encargue de la administración de la F. A. I. C., se le
encargue de la Prefectura.

RESPECTO AL SEÑOR ALFONSO LAGO: Ha prestado al Comité de la F. A. I. C. 202
sus servicios de manera muy eficiente, de modo que se le formaliza, dentro
de la F. A. I. C., el cargo de secretario general, para
que a la vez que se le encargue de la administración de la F. A. I. C., se le
encargue de la Prefectura.

RESPECTO AL SEÑOR ALFONSO LAGO: Ha prestado al Comité de la F. A. I. C. 203
sus servicios de manera muy eficiente, de modo que se le formaliza, dentro
de la F. A. I. C., el cargo de secretario general, para
que a la vez que se le encargue de la administración de la F. A. I. C., se le
encargue de la Prefectura.

RESPECTO AL SEÑOR ALFONSO LAGO: Ha prestado al Comité de la F. A. I. C. 204
sus servicios de manera muy eficiente, de modo que se le formaliza, dentro
de la F. A. I. C., el cargo de secretario general, para
que a la vez que se le encargue de la administración de la F. A. I. C., se le
encargue de la Prefectura.

RESPECTO AL SEÑOR ALFONSO LAGO: Ha prestado al Comité de la F. A. I. C. 205
sus servicios de manera muy eficiente, de modo que se le formaliza, dentro
de la F. A. I. C., el cargo de secretario general, para
que a la vez que se le encargue de la administración de la F. A. I. C., se le
encargue de la Prefectura.

RESPECTO AL SEÑOR ALFONSO LAGO: Ha prestado al Comité de la F. A. I. C. 206
sus servicios de manera muy eficiente, de modo que se le formaliza, dentro
de la F. A. I. C., el cargo de secretario general, para
que a la vez que se le encargue de la administración de la F. A. I. C., se le
encargue de la Prefectura.

RESPECTO AL SEÑOR ALFONSO LAGO: Ha prestado al Comité de la F. A. I. C. 207
sus servicios de manera muy eficiente, de modo que se le formaliza, dentro
de la F. A. I. C., el cargo de secretario general, para
que a la vez que se le encargue de la administración de la F. A. I. C., se le
encargue de la Prefectura.

santando con solvencia, lo sigan y redimición. De esto
ple y espíritu colaborador.

CONSEJERES habitual — atiendo colaboración en solucionar los problemas que se fueran presentando.

El día 10 de mayo del presente año, se celebró en la ciudad de
San Juan de los Rios, una reunión con el fin de discutir y acordar
las medidas que debían adoptarse para la realización de las obras
de construcción de la carretera que se proyectaba construir entre
los puntos mencionados.

habitual de Compañía, presentando e incorporación en solucionar los problemas que se fueran presentando.

CELEBRATE THE 100TH ANNIVERSARY OF THE CONSTITUTION OF THE UNITED STATES
BILLYE JOHNSON, 1900-1990, WAS A MEMBER OF THE CONSTITUTIONAL PARTY
PLACES THE SEVEN ORIGINAL STATES OF THE UNION.

ES COPIA



NOTE RE: CONTAINER
CAPTAIN'S DUTY

REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE LA

Jefe

PROFESOR ERNESTO IGNACIO PORTAL

OFICIALES DE GUARDIA

Subprefecto JUAN ANTONIO GARCÍA

Oficial Principal CARLOS RAMÍREZ AGUIRRE

Oficial Principal JUAN ANTONIO GARCÍA

Oficial Auxiliar

CUARTO "A"

ATCG ORTIZ, José (encargado)
 CICO GARCÍA, Juan (ploteador)
 CICO MORALES, Carlos (operador)
 MOCG CARABAL, Hector (operador)
 MOCG SALINAS, Roberto (operador)
 MOCG CHIZALDI, Claudio (operador)

CUARTO "B"

ATCG RODRIGUEZ, Juan (encargado)
 CICO HERRERA, Horacio (Operador)
 CSCO GARCÍA, José (ploteador)
 MOCG GARCÍA, Antonio (operador)
 MOCG LASAGUE, José (operador)
 MOCG SANCHEZ, Eduardo (operador)
 MOCG SELVA, Marcelo (ploteador)

CUARTO "C"

ATCG GARCÍA, Jacinto (encargado)
 CICO ESCOBAR, Heriberto (operador)
 CSCO GARCÍA, Hugo (operador)
 CSCO ALONSO, Mario (ploteador)
 MOCG TECNICO, Omar (ploteador)
 MOCG CORREA, Walberto (operador)
 MOCG TOSSO, Luis (operador)

CUARTO "D"

ATCG MIRANDA, José (encargado)
 CICO RAMÍREZ, Hector (operador)
 CICO MADINA, Ramon (operador)

///—

CSCC DELUCHI, Hector (operador)
CSCG CORBOBA, Ramon (ploteador)
MOCC ACEVEDO, Roberto (ploteador)
LOCC ACOSTA, Walberto (operador)

205

OFICIALES

ASCI JUROZ, Ciriaco Belarmino
ASCG MEZA, Laureano José
ASCG BENITEZ, Timoteo
ATCG SAINBERG, Bernardo
JICG SANDOBAL, Juan Carlos

BUFFON AIRC, 25 de Junio de 1982.-

ES COPIA



[Handwritten signature]
JUNIO 25 1982
CAPTAN
205

INSTALACIONES UTILIZADAS DE LA PNA

- 1 PREFECTURA DE ZONA RIO DE LA PLATA
- 2 PONTON RECALADA
- 3 SUBPREFECTURA GENERAL LAVALLE

202

PREFECTURA ZONA RIO DE LA PLATA

CONTRASE

Para el ploteo y comunicaciones con todas las unidades del operativo, se han utilizado las instalaciones de la Prefectura de Zona.

El equipamiento de comunicaciones operado fue el correspondiente al CONTRASE, usándose todos los canales que hacen al control y seguridad del tráfico marítimo del Río de la Plata ejercido por personal de Prefectura y tres canales para el control de las unidades afectadas al control operativo realizada por personal de la Armada.

Se utilizó en lo que hace al ploteo, la mesa y tableros existentes en el CONTRASE, construyéndose además tableros para las necesidades operativas.

La guardia fue realizada por la Armada en lo que respecta al ploteo de unidades afectadas al operativo y por prefectura para el control del tráfico mercante.

Guardias: La Prefectura cubrió canales de comunicaciones 4, 16, 8, 67, 6, 9 y 12 con 3 cabos y un suboficial.

Dos marineros o Cabos para el ploteo de tráfico naval y un Oficial a cargo del CONTRASE.

La Armada cubrió su guardia operativa con un Suboficial y un Cabo para cubrir canal 12, 67 y 4584.

Un Guardiamarina para ploteo de unidades propias y buques mercantes en la zona de espera según Plan LEDN 1.

Un Guardiamarina para movimiento general de buques, previstos no previstos y control de detecciones de acompañamiento.

Un Co. Itín de Corbeta como Jefe de Permanencia con el Control General.

EQUIPOS. RAQALL, SAILOR RF 144 y MOTOROLA

LOGISTICA Se proporcionó un camarote de Jofes, uno para Oficiales y uno para Suboficiales y Cabos.

El personal tuvo servicio de rancho.

INCONVENIENTES: Existieron inconvenientes de propagación sin llegar a afectar mayormente las comunicaciones del Operativo.

SUGERENCIAS: Ampliar las posibilidades de la repetidora Atalaya, que opera en canal 12 con el fin de agregarle dos canales suplementarios y lograr mayor fiabilidad en las comunicaciones al poseer dos canales fuera del utilizado por el Servicio Móvil Marítimo

Uniformar los equipos y posibilidades de frecuencias de los mismos en las unidades con el fin de poseer una gama de frecuencias suficientemente alta para operar en distintas condiciones de propagación.

Realizar un adiestramiento en procedimiento de comunicaciones para lograr en el Río de la Plata una ligazón eficiente, rápida y con lenguaje adecuado.

///..2.

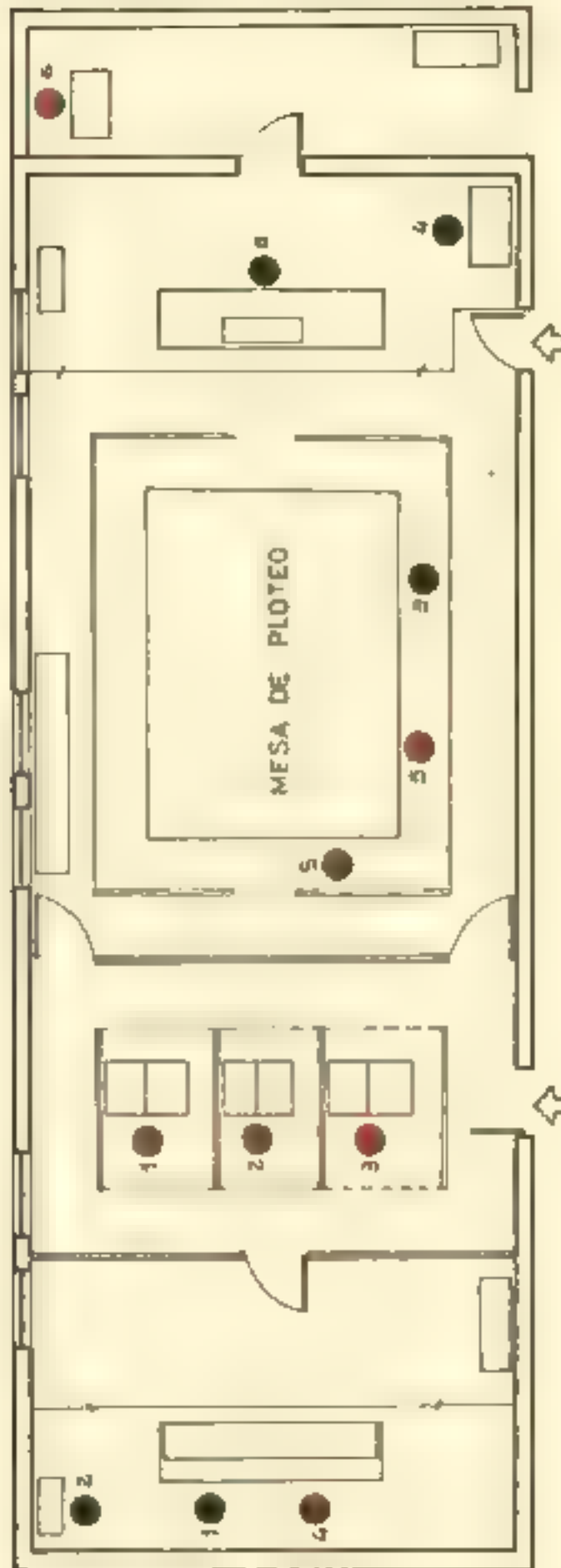
Ver la posibilidad de lograr una automatización del sistema de control de buques mercantes.-

210



CROQUIS CONTRASE

24



ES CUM



OFFICE
OF THE
COMMISSIONER

GUARDIA PNA

- 1 ● RADIO (CANALES 4 Y 16) 1 CABO
- 2 ● RADIO (CANALES 8-67 Y 6) 1 CABO
- 3 ● RADIO (CANAL 9) 1 CABO
- 4 ● RADIO (CANAL 12) 1 SUBOFICIAL
- 5 ● PLOTEO DE BUQUES 2 MARINEROS
- 6 ● OFICIAL PREFECTURA CARGO CONTRASE

GUARDIA ARA

- 1 ● RADIO (CANAL 12) 1 SUBOFICIAL
- 2 ● RADIO (CANAL 4884) 1 CABO
- 3 ● MOVIMIENTO DE BUQUES PROPIOS Y DOTACIONES DE ACOMPAÑAMIENTO 1 GUARDIAMARINA
- 4 ● MOVIMIENTO GENERAL Y BUQUES ARRIBADOS-PREVISTOS-NO PREVISTOS 1 GUARDIAMARINA
- 5 ● JEFE DE PERMANENCIA 1 CAPITAN DE CORBETA

PONTON RECALADA

Para efectuar las funciones de buque control auxiliar, se usaron las instalaciones del buque Pontón Recalada.

GUARDIAS:

El equipamiento de comunicaciones utilizado fue el correspondiente al buque. Se montó guardia con Capos de Operaciones de la Armada para cubrir Canal 12 y 67, se realizó el ploteo de contactos utilizando el radar Decca del Ponton y se instaló una mesa de ploteo donde se lleve la situación de los buques en navegación en el área de responsabilidad del Pontón según Plan LEON 1.

Con personal de Prefectura se cubrió Canal 12, 16 y 4884 con dos Capos de guardia simultáneamente para control de tráfico y seguridad en la navegación.

INSTALACIONES:

El Pontón reúne las condiciones para alojar personal y posee 2 cuartos de radio con distribución que permite la comunicación fluida de las operaciones.

EQUIPOS DE COMUNICACIONES.

RACAL, SAILOR, MOTOROLA.

SITUACION:

RADAR DECCA.

LOGISTICA:

Se proveyó alojamiento y rancho en condiciones satisfactorias.

SERVICIO DE PRACTICAJE.

El servicio de lancha en el período comprendido desde que se inició el operativo hasta promediar el mismo fue realizado en forma ininterrumpida excepto pocas horas por razones meteorológicas.

En la segunda mitad del operativo al necesitar usar la lancha se presentaron inconvenientes por falta de repuestos y bajo rendimiento del motor, esto motivó que al averiarse la lancha se tuviera que suspender el servicio con el consiguiente perjuicio por la entrada y salida de buques del Puerto de Buenos Aires.

Las lanchas deben arriarse con buen tiempo debido a limitaciones de manobra por lo cual es necesario mantener el relevo de lanchas cada diez días con el fin de tener las dos lanchas a la orden y detectar cualquier falla a tiempo, como también contar stock de repuestos suficientes y rapidez en la provisión de los mismos.

SUGERENCIAS

Encargar una renovación de lanchas de practicaje para poder brindar un servicio confiable permanentemente y prever la alternativa de una tercera lancha.-

Medidas adoptadas con la lancha raton del Pontón:

2 6

Se le proveyó un burro de arranque, cuatro inyectoras, una bomba inyectora, tres baterías de 12 voltios 120 amperes para su puesta en servicio.

ES COPIA



Collins
JOSE FELIX COLLINS
CAPITAN 2.º RANGON
N.º 12

ARMADA ARGENTINA MENSAJE NAVAL

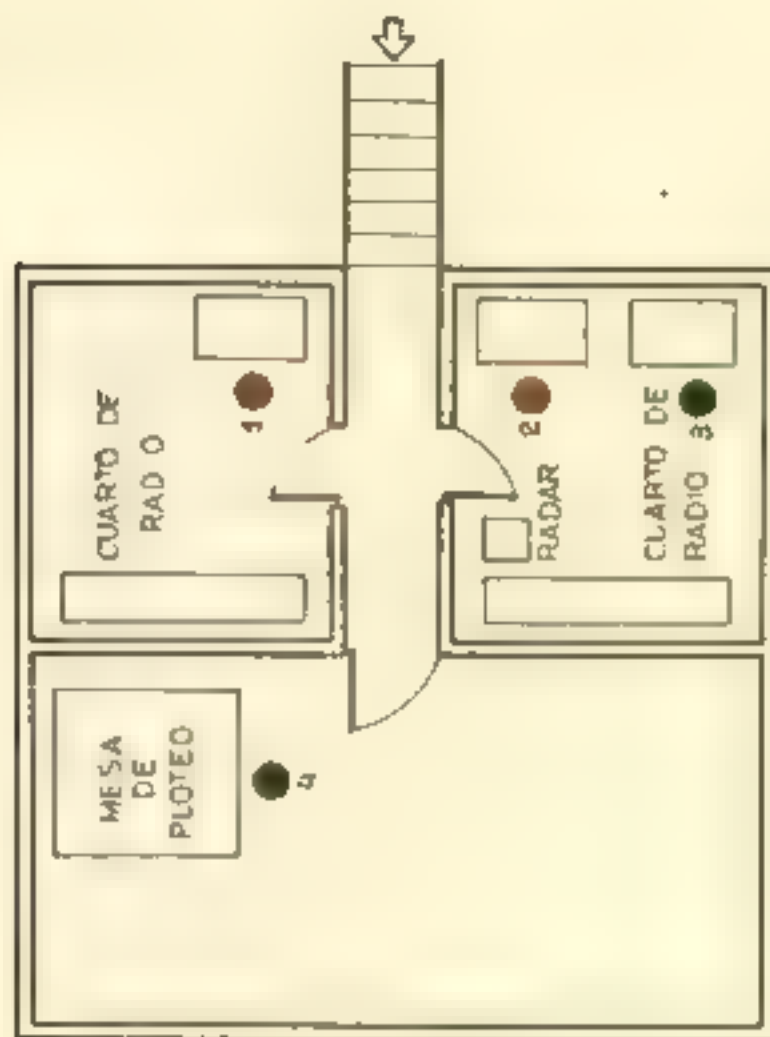
217

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|--|--|
| Sistema Canal TA 10 | | AUTENTICAR
AUTENTICADO | | Clasificación de Seguridad (Sólo)
SECRETO | | Nro de Control | |
| Estación de Emisión:
Estación receptora:
Exemptada a:
Tipo de Transmisión: | | | | | | | |
| Z O P R | | Flash | | Prioridad | | Pulse | |
| PROMOTOR | | EJECUTIVO - 6 | | INFORMAT VO 6 | | EXEPT. ACO 5 | |
| ESTADO:
BAJ. RE. INICIO Y R.
MAS DONBA I.
MESSES AT.
PQ (MAR MAYA 2/1)
MAS INFORMACION CONSULTAR INFORMES
TRACTIVAJE
10
20
30
40
50 | | | | | | | |
| Grupo Hora | | INST FINAL | | | | K AR | |
| Recepción | | Transmisión | | Retransmisión | | Ent. Control | |
| CONOCIMIENTO | | INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO
Método:
Aclaraciones:
Referencia al mensaje:
Clasificado: | | | | LUGAR
Fecha
TRAMITASE
DESDE FELIX MARTINEZ
SANTAN DE NAVE
10/10 | |

Form 7100
 Terc. Grau de la Armada

CROQUIS
CUARTO DE RADIO Y PUENTE DE
MANDO DEL PONTON

218



GUARDIA PNA

- 1 ● RADIO (CANAL 4884) 1 CABO
- 2 ● RADIO (CANALES 12 Y 16) 1 CABO

GUARDIA ARA

- 3 ● RADIO (CANALES 12 Y 67)
Y MESA DE PLOTEO
1 CABO
- 4 ● JEFE DE PERMANENCIA

SUBPREFECTURA DE CAJAL DE VILLAS

Se proveyó un grupo de comunicaciones SALIDA RF 144 para control Río Ajo y Bahía de San Borombos quedando instalada en la misma.

Poses comodidas para alojar personal y su muelle en el Río Ajo permite mantener varias embarcaciones amarradas, su calado está limitado a tres pies debido a la barra existente en la desembocadura.

Es el único punto logístico para embarcaciones pequeñas que patrullan la Bahía de San Borombos de Punta Piedras hasta Punta Arenas.

Al Faro San Antonio se le proveyó un SALIDA RF 144 para control, las embarcaciones en Punta Arenas pueden ir a fondear próximo a la punta para obtener reparo de vientos del sector Sur y Este.

ES COPIA



JOSE F. MARTINEZ
Comandante en Jefe
AFN

Se utilizaron los eqnt. de Cramer para el C. 10-3,
Road Element

- R 144 SAILOR: Muy bueno, sin averías.
-LAWLER: Muy bueno, sin averías.
-RACER: Muy bueno, sin averías.

சென்னை நகராட்சி

Se utilizó el servicio de comunicaciones del pontó.
Bordado: .

- R 144 S.M.R: Muy bueno, sin averías.
-T.P 144 S.M.R: Muy bueno, sin averías.
-S.T. 144 S.M.R: Muy bueno, sin averías.

$3 = 5 \cdot 3 \cdot 7 \cdot 11 \cdot 13 \cdot 17 \cdot 19 \cdot 23 \cdot 29 \cdot 31 \cdot 37 \cdot 41 \cdot 43 \cdot 47 \cdot 53 \cdot 59 \cdot 61 \cdot 67 \cdot 71 \cdot 73 \cdot 79 \cdot 83 \cdot 89 \cdot 97$

Se instaló en la 4ta. unidad, en el día de la instalación
en su área de responsabilidad.
Rendimiento: Muy bueno.

LES COPIES

[illegible]

TIPO GC 70 "LA PLATA"

Los Guardas de las Atalayas en el Operativo LACR 1, para el patrullaje tipo GC 70, como equipo de patrullaje y comunicación y confiabilidad en su planta propulsora y radio extintor para patrullaje. Son aptos para ejecutar servicios de ataque con la resistencia que necesita una estación control.

Equipos de Comunicaciones: Rendimiento muy bueno.

Equipos de Situación: Apar. Deccas rendimiento muy bueno.

Girocompás: Rendimiento Regular.

Planta propulsora: Rendimiento muy bueno.

TIPO GC 21 "LTC"

Realizó el servicio de transporte de personal desde el punto de control hasta los puntos de destino, en condiciones adecuadas y a pesar de la antigüedad de los equipos lo que permitió mantener el servicio durante el Operativo LACR 1, siendo las únicas Lanchas que cumplieron esta función que, poseo la Prefectura Naval Argentina.

Equipos de Comunicaciones: Rendimiento muy bueno.

Equipos de Situación: Apar. Deccas: Rendimiento bueno.

Girocompás: Rendimiento muy bueno.

Planta propulsora: Rendimiento bueno, se produjeron averías menores.

En estas lanchas se instalaron equipos de comunicaciones LACR 1 y 144, quedando en las mismas en forma permanente.-

ES COPIA



Allen

ARMADA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE
FUERZA ARMADA ARGENTINA
BUENOS AIRES

INSPECCION DE GUARDACOSTAS

- 1 Informes de Direcciones**
- 2 Inspeccion de Equipos y Materiales**

BUENOS AIRES, 01 de Junio de 1982.-

OBJETO: R/elevar Informes.

AL COMANDO DEL AREA NAVAL FLUVIAL.

Para conocimiento se eleva las novedades encontradas en las unidades de Prefectura Naval Argentina, visitadas el último fin de semana:

Lancha Nº 65 (Girocompás "ANSCHUTZ" ST VI)

Esfera giroscópica en mal estado, cambiada por una nueva. Efectuada la prueba con repetidores de rumbo y radar se comprobó su buen funcionamiento.

Lancha Nº 22

Sin novedad.

Lancha Nº 66 (Girocompás "ANSCHUTZ" ST VI)

No trabaja bomba circulación de líquido portante, Idem esfera giroscópica.

Lancha Nº 70

Idéntica situación que la Nº 65.

Lancha Nº 71

Sin novedad.

Lancha Nº 72

Se colocó repetidor de girocompás.

Se deja constancia que todos los trabajos fueron realizados por la empresa que atiende el servicio de los equipos.



VALENIA A. FRAILE
COMANDO EN JEFE
FUERZA NAVAL ARGENTINA

RESERVADO

229

BUENOS AIRES, 2 de junio de 1982.-

OBJETO: S/Radares Lanchas Prefectura

AL COMANDO DEL AREA NAVAL FLUVIAL.-

De acuerdo con lo solicitado por la Comandancia Naval GFI P-r 271325, este Taller destacó personal técnico a los buques de referencia, finalizando las tareas con fecha 3 de mayo.

Las mismas consistieron en:

1. Lanchas 65, 66, 70, 71 y 72, provistas de radares DECCA RA1226, se efectuaron las pruebas correspondientes, según sus características y posibilidades, quedando luego de algunos trabajos de reparación y ajustes en las áreas de girocompás, los sistemas operativos sin limitaciones.
2. Lancha 22 provista de un radar DECCA 125, se comprobó su correcto funcionamiento y la imposibilidad de conectar el girocompás al radar por no permitir esta facilidad, el modelo instalado.

Finalmente se informa que estas tareas fueron ejecutadas durante días hábiles y feriados, y que insumieron una erogación de DCS - MILLONES CIENTO SETENTA PESOS (\$ 2.170.000) en Servicios Extraordinarios, por lo que se solicita se indique la partida a la que se deberá cargar dicho importe.-



ROQUE [Signature]
ANG
Jefe TGA

CONFIDENCIAL

1

3 7a "Mesa de Trabajo"

231

1º. Inspección Inicial: 31-0-62.

Comisión Inspectora: Capitán de Corbeta J. José Luis,

Proyecto ELIOT, Sr. Alfonso

Subcomandante Mayor Enrique José perteneciente a la 102.

Técnico ALIA Ricardo perteneciente a la 102.

Técnico Ayres O.F.O. ELIX

2º. Equipos:

Grupos: En servicio.

Repetidor: En servicio.

Radar: En servicio con limitaciones, por falta de repuestos, pero en uso.

Averías: Salvo perforador de antena.

Todo lo accionado se controla por medio de un "Relé" de 100 V.

Radiofrecuencia: En servicio.

Sonido de alarma: En servicio.

Corredora: Fuera de servicio.

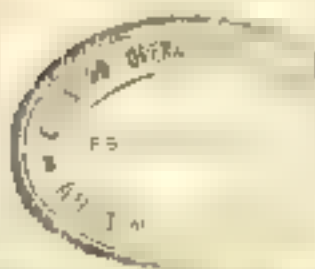
Averías: Plancheta de 111-112 de 100 V.

Todo lo accionado se controla por medio de un "Relé" de 100 V.

Equipos de Control: En servicio.

J. J. LUIS
Capitán de Corbeta

ES COPI



Elley

JOSE FELIX MARTINEZ
CAPTAN DE MARIN
JL/2

CONFIDENCIAL

A. E. D. 1

CO 70 "RIO DE LA PLATA"

23.

14. Inspección Lateral: 2 -0,-82.

Comisión Inspectora: Capitán de Corbeta SCIOTTI José Luis.

Prefeto JULIANI, Alianza.....

Suboficial Mayorperteneciente a la DICE.

Técnico OGILIAperteneiente a la DICE.

Técnico Empresa OTTO KLEIN

24. Equipos:

| | | | |
|-------------|--------------------|----------------------------|--|
| Girocompás: | Fuera de servicio. | Avería: Esfera girocompás. | Trabajo de acción: Se cambió la esfera girocompás. |
|-------------|--------------------|----------------------------|--|

| | | | |
|------------|--------------|---|---|
| Repetidor: | En servicio. | - | - |
|------------|--------------|---|---|

| | | | |
|-----------|--|---|---|
| Receptor: | En servicio, posee
entrada de señal de
girocompás. | - | - |
|-----------|--|---|---|

| | | | |
|--------------------|--------------|---|---|
| Receptor de radio: | En servicio. | - | - |
|--------------------|--------------|---|---|

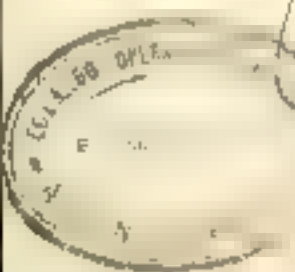
| | | | |
|-----------------|--------------|---|---|
| Sonda de color: | En servicio. | - | - |
|-----------------|--------------|---|---|

| | | | |
|------------|--------------|---|---|
| Corredora: | En servicio. | - | - |
|------------|--------------|---|---|

| | | | |
|---------------------|--------------|---|---|
| Equipos de Señales: | En servicio. | - | - |
|---------------------|--------------|---|---|

JOSÉ LUIS SCIOTTI
Capitán de Corbeta

ES COPIA,



JOSE FELIX MARTI
CAPTAN DE NAV
MEX

CONFIDENTIAL

4 2 1

277 H. 1. 1. 1. 1. 1. 1.

235

1A. Inverse of L is 3-05-82.

Comisión Inspectora: Cn. té. de Corveta 2370. I José Luis,

Prefecto Municipal A.T.O.....

.....pertenciente a la MIA.

Túo tco unión de los estados perteneciente a la U.N.

Técnico Área OTO KLIN

24. Equipos:

Girocompra: en servicio.

Repatidor: Fuera de servicio.

Avaría: Falta su colocación. Modo de acción: Se instaló y se verificó funcionamiento.

Redes: En servicio, posee estación de señal de girocompás.

Radio. onlómetro: En servicio.

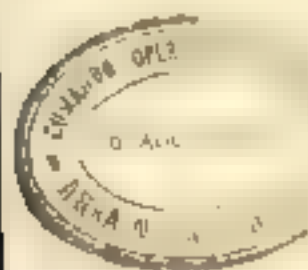
Sonda ecologica: 24 servicio.

Corredora: 2, nov. cto.

| Equipos de Comand. | En servicio. |
|--------------------|--------------|
| 1 | 1 |
| 2 | 2 |
| 3 | 3 |
| 4 | 4 |
| 5 | 5 |
| 6 | 6 |
| 7 | 7 |
| 8 | 8 |
| 9 | 9 |
| 10 | 10 |
| 11 | 11 |
| 12 | 12 |
| 13 | 13 |
| 14 | 14 |
| 15 | 15 |
| 16 | 16 |
| 17 | 17 |
| 18 | 18 |
| 19 | 19 |
| 20 | 20 |
| 21 | 21 |
| 22 | 22 |
| 23 | 23 |
| 24 | 24 |
| 25 | 25 |
| 26 | 26 |
| 27 | 27 |
| 28 | 28 |
| 29 | 29 |
| 30 | 30 |
| 31 | 31 |
| 32 | 32 |
| 33 | 33 |
| 34 | 34 |
| 35 | 35 |
| 36 | 36 |
| 37 | 37 |
| 38 | 38 |
| 39 | 39 |
| 40 | 40 |
| 41 | 41 |
| 42 | 42 |
| 43 | 43 |
| 44 | 44 |
| 45 | 45 |
| 46 | 46 |
| 47 | 47 |
| 48 | 48 |
| 49 | 49 |
| 50 | 50 |
| 51 | 51 |
| 52 | 52 |
| 53 | 53 |
| 54 | 54 |
| 55 | 55 |
| 56 | 56 |
| 57 | 57 |
| 58 | 58 |
| 59 | 59 |
| 60 | 60 |
| 61 | 61 |
| 62 | 62 |
| 63 | 63 |
| 64 | 64 |
| 65 | 65 |
| 66 | 66 |
| 67 | 67 |
| 68 | 68 |
| 69 | 69 |
| 70 | 70 |
| 71 | 71 |
| 72 | 72 |
| 73 | 73 |
| 74 | 74 |
| 75 | 75 |
| 76 | 76 |
| 77 | 77 |
| 78 | 78 |
| 79 | 79 |
| 80 | 80 |
| 81 | 81 |
| 82 | 82 |
| 83 | 83 |
| 84 | 84 |
| 85 | 85 |
| 86 | 86 |
| 87 | 87 |
| 88 | 88 |
| 89 | 89 |
| 90 | 90 |
| 91 | 91 |
| 92 | 92 |
| 93 | 93 |
| 94 | 94 |
| 95 | 95 |
| 96 | 96 |
| 97 | 97 |
| 98 | 98 |
| 99 | 99 |
| 100 | 100 |

Associação de Corretas

ES COPIA



[Handwritten signature]
1000 FEL 2 10 1954
CAPTAN DE NA
1000

CONFIDENCIAL

ANEXO 1

GUAYLA COSIA N° 65 "MULTI" "GUAYLA"

234

12. Inspección Inicial: 28-05-82

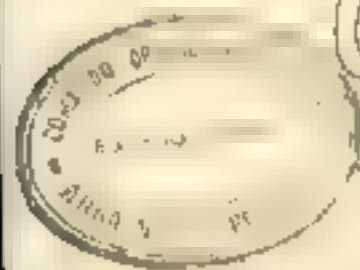
Comisión Inspectora: Capitán de Corbeta SCIOTTI José Luis
Proyecto AULAVICI S. A. 0579.....
Suboficial Mayor ..79.4.4.0. José perteneciente a la DICE.
Técnico LOGLIA ..8.9.4.4.0 perteneciente a la DICE.
Técnico Empresa OTTO KUEHL

24. Equipos:

| | | | |
|------------------|--|---|--|
| Un Giroscopio: | Fuera de servicio. | Avería: So. era giroscópica. | Lado acción: Se ordenó la
reparación giroscó-
pica en servi-
cio. |
| Repetidor: | Con ailerones rea-
pacto patrón. | Avería: Ninguna. | Lado acción: se igualó con
giroscopio pa-
trón. |
| Radar: | En servicio pero
entorno de control de
proyección. | | |
| Radio a. metro: | Fuera de servicio. | Avería: Faltó antena por tr.
lado a otra lancha. | Lado acción: Se requirió a
la DICE. |
| Sonda ecólica: | En servicio. | | |
| Corredora: | En servicio. | | |
| Equipos de Com.: | En servicio. | | |

11/7
José Luis SCIOTTI
Capitán de Corbeta

ES COPIA



Ally
JOSE PE 2 1/2
CAPTAIN OF MARSH
1975

CONFIDENCIAL

2-7-61

22 " " "

215

1A. Inspección Inicial: 20-05-62.

Comisión Inspectora: Comisión de Corbeta Jefe I José Luis.

Presidente COM. ICILA, Alfonso.....

Subcomisario Mayor José perteneciente a la DICE.

Técnico COMILA perteneciente a la DICE.

Técnico Expressa OTTO DICE.

2A. Equipos:

Circoscopio: En servicio.

Radar: En servicio, no posee entrada para señal de giro.

Sonda: Poder sonda a mano.

Correlora: No posee.

Radio onidmetro: No posee.

Equipos de Coman.: En servicio.

JOSÉ LUIS SCIOTTI
Capitán de Corbeta

ES 100-1



JOSE FELIX MARRAS
CAPTAIN DE MARINER
1944

CONFIDENCIAL

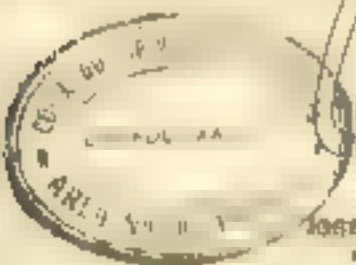
A. C. 2

236

| | Alid. la Giro-
com. y mag-
retico. | Comp. es mag-
tico | Microscopio | Microscopio
Bard | Circulo cine-
tico V. J. | Microscopio | Prismáticos | Sexualite | C. Orificios | Relas de cil-
indos astrón-
sicos. |
|-------|--|-----------------------|-------------|---------------------|-----------------------------|-------------|-------------|-----------|--------------|--|
| GC 65 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| GC 70 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| GC 71 | Si | Si | Si | No | No | Si | Si | Si | Si | Si |
| GC 72 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| GC 22 | Si | Si | No | No | Si | Si | Si | Si | Si | Si |

JOSE LUIS SCIOTTI
Capitan de Corbeta

ES COPIA



JOSE FELIX MARTINEZ
CAPITAN DE MAR
1878

CONFIDENCIAL

ANEXO 2

| | Derrotero H 201
Parte I - RIO DE
LA PLATA. | Faros y Señales
Marítimas. H 211
Parte I - RIO DE
LA PLATA. | Reglas Interna-
cionales para pre-
venir colisiones
en el mar. | Reginave. | Diario de Nave-
gación. | Diario de Cro-
nómetros. | Avisos a los Na-
vegante. | H 221 Radio ayu-
da a la Navega-
ción. | Almanaque Nau-
tico. | Tablas de Nave-
gación. | Tablas de Larea. | Certificas Argenti-
na - RIO DE LA
PLATA. ²³⁴ |
|-------|--|--|---|-----------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--|-------------------------|----------------------------|------------------|--|
| GO 65 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| GO 70 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Incompleto |
| GO 71 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Incompleto |
| GO 72 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | No | Si | Si | Si | (deteriorados) |
| GO 22 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | No | Si |

JOSE LUIS SCIOTTI
Capitán de Corbeta

ES COPIA



[Handwritten signature]

JOSE FELIX MARTINEZ
CAPITAN DE NAVIO
2076

CONFIDENCIAL

ANEXO 2

238

| | ELEMENTOS DE DIBUJO | | | | | | | | ELEMENTOS DE METEOROLOGIA | |
|-------|---------------------------------------|---------------------|----------------------|-------------|-------------|----|----|----|---------------------------|------------|
| | Caja de Compás de 8 piezas de dibujo. | Compás de reducción | Compás de punta seca | Escalímetro | Secundarias | | | | Barómetro | Anemómetro |
| GO 65 | Si | Si | Si | Si | No | Si | No | Si | Si | Si |
| GO 70 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| GO 71 | Si | Si | No | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| GO 72 | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si | Si |
| GO 22 | Si | No | Si | No | Si | No | Si | No | Si | Si |

JOSE LUIS SCIOTTE
Capitán de Corbeta

ES COPIA



[Signature]
JOSE FELIX MARTINEZ
CAPITAN DE NAVIO
Nº 10